

第 18 回 鎌倉市交通計画検討委員会

(令和6年度第3回鎌倉市交通マスタープラン改定の検討)

次 第

■日 時:令和7年3月 25 日(火) 10 時00分～12時 00 分

■場 所:鎌倉市役所第 3 分庁舎 講堂

■次 第:

- 1 開会
- 2 鎌倉市交通マスタープラン改定について
 - (1) 将来交通量推計の結果
 - (2) 交通課題の整理
 - (3) 将来めざす交通像
- 3 その他
- 4 閉会

《配付資料》

- | | |
|--------------------------|-----|
| ・鎌倉市交通計画検討委員会委員名簿 | 資料1 |
| ・第 17 回鎌倉市交通計画検討委員会 議事録 | 資料2 |
| ・第 18 回鎌倉市交通計画検討委員会 当日資料 | 資料3 |

鎌倉市交通計画検討委員会 委員名簿

団体	団体・機関名	所属・役職名等	氏名
市民	—	—	平松 知佳
公共的団体	公益社団法人鎌倉市観光協会	事務局長	進藤 勝
	社会福祉法人鎌倉市社会福祉協議会	常務理事	田中 良一
	鎌倉商工会議所	事務局長	奈須 菊夫
交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社	企画総務部企画部長	吉田 忠司
	江ノ島電鉄株式会社	運輸課長	阿由葉 圭介
	湘南モノレール株式会社	代表取締役社長	小川 貴司
	一般社団法人神奈川県バス協会	常務理事	小堤 健司
	一般社団法人神奈川県タクシー協会	鎌倉支部支部長	横山 英夫
学識経験者	日本大学	理工学部教授	中村 英夫
	筑波大学	システム情報系教授	谷口 綾子
関係行政機関	神奈川県交通政策課	副課長	中津川 宗尉
	神奈川県藤沢土木事務所	工務部長	塚本 周一郎
	国土交通省横浜国道事務所	調査課長	山田 慎太郎
	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局	首席運輸企画専門官	宿谷 幸利
	鎌倉警察署	交通課長	大串 治彦
	大船警察署	交通課長	打田 和秀

第 17 回 鎌倉市交通計画検討委員会

(令和 6 年度 第 2 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 7 年（2025 年）1 月 29 日（水）午後 3 時～4 時 30 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

【中村委員長】 ただいまより、第 17 回鎌倉市交通計画検討委員会を開催いたします。鎌倉市の交通マスタープランの改定については今回が第 2 回目になります。どうぞよろしくお願いいたします。また、オンラインでご参加の方もおられます。こちらの声が聞こえない等々ございましたら、遠慮なく申し出ていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

最初に委員の出席状況、あるいは注意事項等について、事務局から報告・確認をお願いいたします。

【事務局（大江担当課長）】 事務局の都市計画課担当課長の大江です。事務局から報告いたします。まずは本日の委員会資料について確認させていただきます。

資料につきましては、事前にお送りしているものとなります。まず「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 16 回鎌倉市交通計画検討委員会 議事録」、資料 3「第 17 回 鎌倉市交通計画検討委員会 当日資料」、参考資料といたしまして「鎌倉市交通に関する市民アンケート調査結果」となります。また、事前にお送りしている資料とは別に、本日の「委員出欠表」、「席次表」、参考として、地域公共交通計画で実施しましたアンケートの調査票を委員の皆様の机の上に置かせていただいております。以上となりますが、資料に不足等がございますでしょうか。

次に、委員の出席状況についてご報告をいたします。本日の鎌倉市交通計画検討委員会につきましては、WEB 会議で参加の方々も含めまして、13 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、本日は平松委員、谷口副委員長、中津川委員、山田委員、宿谷委員におかれましては、WEB による参加となっております。なお、奈須委員、阿由葉委員、小堤委員、鳥海委員におかれましては、事前に欠席とご連絡をいただいております。このうち阿由葉委員につきましては、代理といたしまして、江ノ島電鉄株式会社運輸課シニアマネージャーの早川様にご出席をいただいております。また、ウェブ会議でご参加いただいております谷口副委員長におかれましては、大学での行事の都合によりまして前半のみの出席ということでお伺いしているところです。

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、まちづくり計画部担当部長の服部、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の他、都市計画課職員により運営を行っております。また、幹事といたしまして、企画課、観光課、高齢者いきいき課、環境政策課、および道路課の職員が出席しておりますので、ご報告いたします。さらに、令和 6 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、株式会社国際開発コンサルタンツの職員も出席しております。

次に、会議の運営について3点ほど確認をさせていただきます。

一点目として、本日の会議資料の公開についてです。事前に送付しております会議資料につきまして、特段非公開にする部分はないと事務局では考えておりますが、その点についてご確認をお願いいたします。

二点目として、会議の傍聴についてです。広報、ホームページで傍聴者を募集したところ、1名の方から申し込みがございましたので、傍聴をお認めすることを考えておりますが、この点についてご確認をお願いいたします。

三点目として、本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等のため、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、使用させていただきたいと考えておりますので、この点についても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。ただいま最後に三点の確認がございました。一点目は資料の公開に関して、公開するということが、その点についてご異議はございますか。

【委員一同】 異議なし。

【中村委員長】 ありがとうございます。二点目として、傍聴のご希望者が1名ということですが、お認めすることでよいでしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【中村委員長】 ありがとうございます。三点目の写真の撮影につきましてもご異議はありませんでしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【中村委員長】 ありがとうございます。それでは、三点全て異議なしということで扱わせていただきます。傍聴者の方を入場させていただければと思います。

～傍聴者入場～

それでは、次第に従いまして、本日の議論を進めていきます。次第「2 鎌倉市交通マスタープラン改定について」、こちらを議題といたします。(1)から(5)までありますが、一つずつご説明いただいて、そして質疑をしていくという形で進めて参りたいと

思います。最初に「(1) 前回委員会の振返りと本日の論点」、こちらについて事務局から説明をお願いいたします。

2 鎌倉市交通マスタープラン改定について

(1) 前回委員会の振返りと本日の論点

【事務局（大江担当課長）】 本日の資料についてご説明させていただきます。まず、1 ページ目をご覧ください。こちらにつきましては、鎌倉市の地域区分を表したものになっています。後ほど説明するアンケートの報告において地域ごとに集計を行っておりますので、その参考にご覧いただければと思っています。

次に2 ページ目をご覧ください。こちらは計画の進め方についてです。この進め方については前回の委員会でもお示ししておりますが、作業の状況を踏まえ、計画策定のフローを修正いたしましたのでご説明いたします。第1回交通マスタープラン改定の検討では、交通を取り巻く状況の整理といたしまして、鎌倉市の概況等をお示しいただき、改定のポイントをご確認いただいております。本日第2回では、第1回の意見も踏まえまして、改定のポイントを更新するとともに、市民アンケート調査、将来交通量推計、現行の交通マスタープランにおける課題を踏まえ、交通課題を整理いたしました。また、交通課題の整理につきましては、本日のご議論と将来交通体系等も見ながら、次回第3回で見直し案を報告させていただきます。

続きまして、3 ページです。ここからが前回委員会の振り返りと本日の論点になります。

4 ページ目をご覧ください。前回の第16回鎌倉市交通計画検討委員会では、委員の皆様から様々なご意見、ご質問をいただきましたが、その中から主な意見とその対応等について整理をしたものとなります。

まず、交通を取り巻く状況についての一点目、キャッシュレスについてのご意見については、次ページで紹介する改定のポイントに「公共交通のキャッシュレス化」として追加いたしました。今後導入に関わる課題等の視点を持ちながら検討してまいります。

二点目の、周辺の自治体との広域的な連携についてのご意見については、現在、深沢地区と一体で進めている、藤沢市・村岡地区の新しいまちづくりとの連携を視野に入れて、改定のポイントに「新しいまちづくりとの連携」を追加いたしました。

三点目のロードプライシングについてのご意見については、渋滞対策の最も有効な手段であると考えているところではありますが、料金を徴収する上での技術面と、法制度面の課題が大きく、現在、国土交通省と検討を進めているところでありますので、交通需要管理の手法の一つとして交通マスタープランへの記載は必要だと考えておりますが、ロードプライシングの実現に向けた検討の深掘りは控えていきたいと考えております。

四点目の歩くことを優先させる道路についてのご意見については、改定のポイントに「ウォークアブルの推進」を追加いたしました。検討の際には駐車場の管理という視点も持ちながら検討していきたいと考えております。

五点目の交通ルールの啓発活動についてのご意見につきましては、改定のポイントに「交通ルール、マナーの啓発」を追加いたしましたので、交通安全といった視点も持ちながら課題を整理してまいります。

六点目の来街者・観光客の課題認識に関するご意見につきましては、後ほど、過年度に関東運輸局が実施したアンケート調査の結果をご紹介します。

次に、市民アンケートの実施方針について一点目、シビックプライドについてのご意見につきましては、アンケート調査に質問を追加しておりますので、調査結果につきましては、本日の会議資料の中で後ほど紹介させていただきます。

二点目の、前回の交通マスタープラン改定時には市民アンケート調査を実施しておりませんでした。平成24年度に休日の交通渋滞に関わるアンケート調査を実施しておりましたので、その結果については後ほど会議資料の中で報告させていただきます。

続きまして、5ページをご覧ください。ただいまご説明させていただいた対応を踏まえて、改定のポイントを更新したものとなります。赤字が今回追加したポイントです。

6ページをご覧ください。次に、先ほどご報告をした、観光に関わるアンケート調査の抜粋となります。こちらは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わる調査といたしまして、令和元年度に関東運輸局が実施したものです。調査の内容は来街者の調査、居住者や通勤者の調査、地域事業者のヒアリング調査、来訪者の周遊状況調査となります。

7ページをご覧ください。こちらは調査結果の抜粋です。右上のグラフを見て分かるように、鎌倉観光の満足度は平均で84.9%の高い数値になっていますが、左下のグラフから分かるように、改善が必要な点は多々挙がっております。回答の中では「改善の必要は特になし」とのお答えも26.4%おりますが、最も改善が望まれているのは「道路の混雑」で46.0%、次いで「駅・電車の混雑」が29.5%となり、上位二つが交通に関する項目となっております。また、混雑度については観光客が感じる混雑度は平均で49.1%であるのに対し、居住者、通勤者が感じている混雑度は71.7%となり、20ポイント以上の差が生じていることが確認されています。

次に8ページをご覧ください。こちらが本日の論点についてです。本日は、先ほどの計画の進め方でも触れましたが、市民アンケート調査の結果、現行交通マスタープランにおける課題の対応状況、将来交通量推計の見通しを中心に交通課題の過不足がないか、整理の方向性が適切かご議論をいただければと考えております。説明は以上です。

【中村委員長】 ありがとうございます。ただいまご説明がございました前回の主なご意見、改定のポイントの修正版、観光に関するアンケート、そして本日の論点についま

して、ご質問、あるいはコメントがございましたらお伺いしたいと思います。

【委員一同】 意見等なし。

【中村委員長】 よろしければ次の議題の方に進んで参りたいと思いますが、また何かお気づきになりましたら、後ほどのところでご意見をいただいても結構です。

それでは、「(2) 市民アンケート調査結果」、こちらについて説明をお願いします。

(2) 市民アンケート調査結果

【事務局（大江担当課長）】 続きまして、市民アンケート調査結果についてご説明をいたします。本日は、主な設問と課題に繋がる設問について抜粋してご報告しますが、アンケートの集計につきましては、本日お配りしております別紙「鎌倉市交通に関する市民アンケート調査結果」の通りとなります。

10 ページ目をご覧ください。まず、調査結果の概要についてです。今回の調査では、アンケート 2,000 通を発送し、回収率は 44%。880 票の回答がございました。

11 ページをご覧ください。左下のグラフは、地域ごとの回答数と性別の集計。右下のグラフは、年齢構成と性別の集計となります。今回の回答に関わる居住地域別の構成比率や年齢構成比率については大きな偏りはなく回収ができています。

12 ページをご覧ください。健康状態についてです。今回の回答では 65 歳以上の回答者が約 4 割いらっしゃいますが、左下の健康状態が「よい」、「まあよい」と回答された方は 9 割以上に達しております。また、右上のグラフで分かるように、全地域において 9 割以上の方が「一人で外出できる」との回答をいただいております。なお、健康状態が「あまりよくない」、「よくない」と回答した方は合計 70 名いらっしゃいますが、その年齢構成を見ると 65 歳以上が 7 割、65 歳未満が 3 割との構成になっております。また、右下のグラフで分かるように、健康状態が「よい」、「まあよい」と回答した方で、平日の徒歩による外出頻度を見ると、外出頻度が高いほど健康状態がよいということが確認されました。

13 ページをご覧ください。お住まいの地域で感じていることについてです。地域によってばらつきがございましたが、左下のグラフを見て分かるように、全市的、地域別に見ても、「暮らしやすい」と感じている方が多く、7 割以上を占めており、逆に「暮らしづらい」と感じている方は約 1 割に留まっております。また、暮らしやすさを判断する際に最も重視したことについては、右上のグラフで分かるように「住環境」が最も多い回答となりますが、次に「交通環境」が続いていることを見ると、交通環境についても重要視している方が多くいらっしゃる事が確認されました。また、まちに対する誇りや愛着、共感といったシビックプライドについても、地域によってばらつきがございましたが、全体平均で約 6 割、特に鎌倉地域については 7 割弱となり、高い割合となっております。

次に 14 ページをご覧ください。自動車免許と自転車の保有状況についてです。まず、自動車免許の保有状況につきましては、左下のグラフで分かるように、全ての地域において約 7 割以上の方が保有していますが、右上のグラフを見ると 70 歳以上から免許の返納の割合が高まり、80 歳以上では免許の失効を含め、自動車免許を保有していない割合が明らかに高い状況が確認できました。一方で、自転車の保有状況につきましては、自分専用、家族との共有を含め、全市的に 5 割弱の保有に留まっている結果となりました。

15 ページをご覧ください。駅、バス停までの行きやすさについてです。ここでは年齢構成による変化を見るため、地域別、年齢構成別で集計しております。まずは、駅まで歩いたときの負担についてです。左下のグラフをご覧くださいますと、65 歳未満については 9 割以上が「駅まで無理なく歩ける」と答えている一方、65 歳以上については、全市的に 7 割強に留まり、深沢地域、玉縄地域の割合が大幅に低い傾向が見られます。

次に、バス停まで歩いた時の負担については右のグラフになり、65 歳未満については、「無理なく歩ける」人の割合が約 9 割、65 歳以上については約 8 割となりますが、駅まで歩いたときの負担と比較をすると、65 歳以上については、バス停までの回答では、鎌倉地域において「無理なく歩ける」と回答した方の割合が低いものの、駅までの回答と異なり、深沢地域、玉縄地域については特に大きな割合の減少は見られませんでした。

16 ページをご覧ください。コロナウイルス感染拡大前の 2019 年と今の移動の変化についてです。左下のグラフは通勤・通学目的の移動の変化を表したものです。コロナ禍前後では地域で差がございいますが、移動回数が減った割合が約 2 割、増えた割合が約 1 割となりまして、差し引きすると移動回数は約 1 割の減少となりました。これは前回のご議論の中でもご発言のあった、テレワークによる鉄道利用の減少と同様な傾向となります。一方で、右上の送迎目的の移動では、全体平均の差し引きでは約 1 割弱の増加となりますが、深沢地域、大船地域の増加が顕著に見られています。また、日常の買い物目的による移動につきましては変化が小さく、全体的に見ると減少傾向となっております。

17 ページをご覧ください。外出時の市内の移動のしやすさについてです。左下のグラフをご覧ください。ここでは、通勤・通学、送迎、買い物、通院、その他の用事について、それぞれ満足度について集計しております。全体的に市内移動のしやすさ、満足度については、「どちらでもない」を除いてみると、不満よりも満足の方が多く結果となっております。また、日常的な地域移動という視点で、買い物目的の移動のしやすさを年代別に見ると、特に年代による大きな偏りはない結果となっております。

一方で、右下のグラフの市内の移動のしやすさ、不満のある方の理由を見ると、「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」を理由にする意見が多く、特に「バスの利便性低下」については深沢地域で突出しており、「交通渋滞」や「オーバーツーリズム」については、鎌倉地域や腰越地域での意見が多く見られております。

18 ページをご覧ください。地域の交通環境として、交通問題に対しての感じ方をお伺いしたものです。なお、先ほどまでのグラフでは青やオレンジの方は満足度が高い区分を表し

ておりましたが、交通環境に関わるグラフでは、青やオレンジの方は深刻度が高い区分を表しているため、ご注意ください。

では、右側のグラフをご覧ください。このグラフでは、交通問題について深刻度が高い順に上から並べています。このうち、中段にある「平均」につきましては、全回答数の平均値となり、この平均値以上の交通問題については、より深刻度が高い問題と捉えております。ここでは、「休日の交通渋滞」、「自転車の通行安全性」、「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」が該当しています。なお、「休日の交通渋滞」と対となる「平日の交通渋滞」につきましては、「深刻ではない」との回答を多くいただいております。

これを踏まえまして、「休日の交通渋滞」と免許の保有状況の関係については、左上のグラフで示すように深刻と感じていただける方の傾向は免許の保有状況によらないこと、また「自転車の通行の安全性」についても、左下のグラフで示すように、自転車の所有によらないことから、休日の交通渋滞の問題として感じている方については、自動車や自転車の利用の有無にはよらないものと考えています。

19 ページをご覧ください。続けて、地域の交通環境の課題と暮らしやすさとの関係です。左下のグラフは、休日の交通渋滞と暮らしやすさとの関係、右上のグラフは、自転車の通行の安全性と暮らしやすさとの関係、右下のグラフが移動支援の視点から、子育て世代のベビーカーでの移動と駅等のバリアフリーを合算し、暮らしやすさとの関係をクロス集計したものとなります。いずれも、暮らしやすさの満足度が低いほど問題をより深刻に捉えている傾向が確認されたことから、暮らしやすさの満足度を向上させるといった視点においても、深刻な問題については課題として取り組むべきだと考えております。

20 ページをご覧ください。こちらは参考となりますが、平日の交通量と休日の交通量を比較したものとなります。先ほどの交通問題では、休日の交通渋滞は深刻だが、平日の交通渋滞はそれほどでもない、との結果をお伝えしましたが、この資料を見て分かるように、交通量全体は平日の方が多い状況となっています。しかしながら、なぜ休日に交通渋滞が発生しているのかというところについては、様々な要因が考えられますが、前回の検討委員会でも資料を提示させていただきましたが、休日の歩行者の増加による車道へのはみ出しなどは一つの要因ではないかと捉えているところでございます。

21 ページをご覧ください。ここからは、先ほどご報告した市内の移動のしやすさと地域の交通問題について、不満や対策が必要といったネガティブな回答を地域別で整理したものととなります。添付のグラフについては、鎌倉市全体の平均と地域ごとの平均を比較いたしまして、平均を超える項目については四角で囲み、強調しております。

まず、鎌倉地域の移動のしやすさについては、鎌倉市全体よりも不満が高いのは、「送迎」、「買い物」、「その他」となります。また交通問題については、鎌倉市全体よりも深刻度が高い項目は右上のグラフとなりまして、その理由を分類すると、右下のグラフにあるように、「交通渋滞」、「自転車のルールやマナー」、「オーバーツーリズム」、「歩道が狭い」といった

意見が多く上がっております。なお、中段のグラフにつきましては、平成 24 年度に実施をいたしました、休日の交通渋滞についてのアンケート結果との比較になりますが、休日の交通渋滞の深刻度については改善が見られている結果となっております。

22 ページをご覧ください。腰越地域の移動のしやすさについては、鎌倉市全体よりも不満が高い項目は、「通勤・通学」、「買い物」、「通院」、「その他」となります。また、交通問題につきましては、鎌倉市全体よりも深刻度が高い項目は右上のグラフの通りとなりまして、その理由を分類すると、右下のグラフの通り、「オーバーツーリズム」、「交通渋滞」、「自転車のルールやマナー」、「駐車場不足」といった意見が多く挙がっております。

23 ページをご覧ください。深沢地域の移動のしやすさについては、鎌倉市全体よりも不満が高い項目は「通勤・通学」のみとなります。また、交通問題につきましては、鎌倉市全体よりも深刻度が高い項目は右のグラフの通りとなりまして、その理由を分類すると、右下のグラフの通り、「バリアフリーの対応」、「自転車のルールやマナー」、「歩道が狭い」、「道路の狭さ」といった意見が多く挙がっております。

24 ページをご覧ください。大船地域の移動のしやすさについては、全て鎌倉市全体よりも不満が低くなっております。また、交通問題については、鎌倉市全体よりも深刻度が高い項目は右上のグラフの通りとなり、その理由を分類すると、右下のグラフの通り、「自転車のルールやマナー」、「歩道が狭い」といった意見が多く挙がっております。

25 ページをご覧ください。玉縄地域の移動のしやすさについては、全て鎌倉市全体よりも不満が低くなっております。また、交通問題につきましては、鎌倉市全体よりも深刻度が高い項目は、右上のグラフの通りになりまして、その理由を分類しますと、右下のグラフの通り、「自転車のルールやマナー」、「歩道が狭い」といった意見が多く挙がっております。

26 ページをご覧ください。ここからは、市民アンケート調査の結果から見た交通課題としては、移動に関わる主な設問と、移動のしやすさ、交通問題から見た回答を中心に整理をしたものとなります。まず、全市的な課題といたしましては、左の列にございます、「駅、バス停までの行きやすさ」、「新型コロナウイルスの感染拡大前（2019 年）と今の移動」、「地域の交通問題」、「高齢者の移動のしやすさ」といった視点から、右の列にございますように、「休日の交通渋滞」、「自転車通行の安全性向上」、「交通規制やマナー違反への対応」、「公共交通の維持・確保」、「免許を持たない高齢者等の移動支援」を課題として挙げております。

27 ページをご覧ください。鎌倉地域の課題につきましては、左の列にございます「外出時の移動のしやすさ」、「地域の交通問題」、「高齢者の移動のしやすさ」という視点から、右の列にございますように、「オーバーツーリズムの対応」、「休日の交通渋滞」、「生活道路の安全性の向上」、「免許を持たない高齢者等の移動支援」を課題として挙げております。

28 ページをご覧ください。腰越地域の課題につきましては、左の列にございますように、「地域の交通問題」といった視点から、右の列にございますように、「オーバーツーリズムの対応」、「交通規制やマナー違反への対応」、「休日の交通渋滞の対応」、「自転車等駐車場の確保」、「免許を持たない高齢者等の移動支援」を課題として挙げております。

29 ページをご覧ください。深沢地域の課題につきましては、列の左側にございます、「駅、バス停までの行きやすさ」、「新型コロナウイルスの感染拡大前（2019 年）と今の移動」、「外出時の移動のしやすさ」、「地域の交通問題」といった視点から、右の列にあるように、「公共交通の確保・維持」、「免許を持たない高齢者等の移動支援」、「休日の交通渋滞の対応」、「駅等のバリアフリー」を課題として挙げております。

30 ページをご覧ください。大船地域の課題につきましては、左の列にございます、「新型コロナウイルスの感染拡大前（2019 年）と今の移動」、「地域の交通問題」といった視点から、右の列にあるように、「公共交通の維持・確保」を課題として挙げております。

玉縄地域の課題につきましては、左の列にございます「駅、バス停までの行きやすさ」、「地域の交通問題」といった視点から、右の列にございます、「公共交通の維持・確保」、「免許を持たない高齢者等の移動支援」を課題として挙げております。説明は以上となります。ご議論の程お願いをいたします。

【中村委員長】 説明ありがとございました。市民アンケート調査の結果でした。ただいまのご説明に関しまして、ご質問あるいはコメント等ありましたらお願いします。

【進藤委員】 27 ページと 28 ページのところで、観光協会なのでオーバーツーリズムが非常に気になります。鎌倉地域はオーバーツーリズムの対応で「休日の交通渋滞」をテーマにオーバーツーリズムを入れています、腰越地域はオーバーツーリズムの対応としては、「交通規制やマナー違反への対応」の内容で、③の「休日の交通渋滞」の対応がオーバーツーリズムとは組み合わせられていないという状況ですけど、国道 134 号線の渋滞はオーバーツーリズムにはそれほど影響していないというように捉えられるのですが、どうでしょうか。

【中村委員長】 今のご質問についてはいかがでしょうか。事務局からのご回答をお願いします。

【事務局（大江担当課長）】 こちらの課題の部分につきましては、アンケートの回答の中で、原因をお聞きしています。鎌倉地域につきましては、前提といたしまして、やはり観光客による交通渋滞という意見をたくさんいただいております。腰越地域については観光客に限定することなく、休日については交通渋滞が発生している、もちろん、その原因の一部としては観光客等もあるかと思っはいるのですが、そういった意見を踏まえまして、現時点としてはこういった整理をさせていただいているところです。

【中村委員長】 他にはいかがですか。では、私から一つ質問させていただきます。全市的なこと、そして、地域別の課題等々ありましたが、いくつかのところで「自転車のはみ出し」

や「ルール違反」が問題の上位に挙がってきていることがありましたが、それが地域別のところに行くと、あまり出てこないように見受けられます。何か意図があってそういう整理をされているのか、そういった辺りを伺いたいです。

【事務局（大江担当課長）】 「自転車のルール違反やマナー低下」というところについては、全市的に、各地域でご意見をいただいています。本日お配りをしております資料 21 ページ以降をご覧くださいますと、右下のところに「交通問題についての自由意見」とあり、各地域の上位に「自転車のルール違反、マナーの低下」が挙がっているところです。

【中村委員長】 そうすると、全市でそういった共通部分はある程度整理をし、特に顕著だといったところを地域別の方で特出しして課題として取り上げた、そういう整理をされたという理解でよろしいですか。

【事務局（大江担当課長）】 はい、そうです。

【中村委員長】 ありがとうございます。他にいかがですか。

【田中委員】 市民アンケートの課題のところで「免許を持たない高齢者等の移動支援」という文言がありますが、この「高齢者等」の範囲と言いますか、これは「免許を持たない高齢者の方への移動支援」という風にある程度限定してしまっているのか、それとも「高齢者等」ということで、「免許を持たない」というのは一つの例示であり、そういった観点での記述なのでしょうか。移動が難しい方は高齢者に限らずいらっしゃると思うのですが、そういう方たちもここでは対象にしているのでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 こちらについては「高齢者等」ということで、高齢者に限らず、移動が困難な方、例えば「移動円滑化」といった視点の中で例えば、ベビーカーをご利用の方等も含めて対象とするべきだと思っております。

【中村委員長】 他にはいかがですか。谷口副委員長は前半で退席されとのことでしたが、この段階で何かコメントやご質問等ございましたらお願いします。

【谷口副委員長】 いえ、特に今のところはありません。

【中村委員長】 ありがとうございます。では、もう一つだけ私から、13 ページなのですが、「お住まいの地域で感じていること」という中にグラフが三つありますが、右側の上のグラフです。大きく分けて「住環境」、「交通環境」、「自然環境」ということで、暮らしやす

さを判断する際に重視されたこと、ということで分類されていますが、これは自由記入を読み取って整理された、ということかと思えます。この中で特に交通に関連することでは「交通環境」という括りになりますが、交通環境と言っても例えば、「駅、バス停等に近い、利便性を考えた」という方もおられるでしょうし、あまりうるさくないとか、「混雑があまりない地域だから選んだ」という方もおられるでしょうし、「交通環境」と一言に言っても、いろんなケースがあったのかなと思います。具体例として、「交通環境といったものには、こんな観点というものがありません」というご紹介は可能でしょうか。

【事務局（委託事業者）】 はい。先ほど中村委員長から例示いただいたように、「駅近」という言葉が多く出てきました。あとは、「バス停に近い」であるとか、やはり交通の利便性に関わることに多数の意見がありました。

【中村委員長】 わかりました。そういう意味での交通環境、と捉えたほうがよろしいですね。アンケートについてはこれでよろしいですか。

それでは、次の「（３）現行の交通マスタープランにおける課題の対応状況」について、ご説明をお願いいたします。

（３） 現行交通マスタープランにおける課題の対応状況

【事務局（大江担当課長）】 32 ページをご覧ください。ここからは、現在の鎌倉市交通マスタープランに記載されております、交通の課題についての実施、進捗状況を整理したものととなります。

33 ページをご覧ください。こちらの表につきましては、左の列が現在の交通マスタープランに記載されている交通課題になります。中央の列が、前回改定いたしました平成 16 年以降に実施をいたしました施策等を示しており、右の列が、本計画への対応方針について記載したものととなります。

まず、一点目の「道路交通混雑の解消」につきましては、道路の整備や交通需要マネジメント等について取り組んでおりますが、休日の交通渋滞につきましては、市民アンケート結果からも依然として問題意識が高いことから、引き続き課題としての対応が必要と考えております。

次の「公共交通サービス水準の向上」につきましては、駅前広場の改良やノンステップバスの導入補助等に取り組んできましたが、交通不便地域の解消ができていない地域や、高齢化等の進展を踏まえまして、最寄りの駅やバス停まで無理なく歩ける割合は全市的に高い傾向にあり、また、ドライバー不足に伴う路線バスサービスの低下などについても、引き続き課題としての対応が必要と考えております。

続いて、34 ページです。「良好な歩行者・自転車空間の確保」につきましては、通学路の

安全対策や自転車走行空間の整備などに取り組んでおりますが、パーソントリップ調査の結果による徒歩・自転車利用者の増加や、シェアサイクルの普及、生活道路での交通事故の発生等を踏まえまして、引き続き課題としての対応が必要と考えております。

次の「広域交通政策との連携」、「地域の特性をふまえた交通計画の推進」につきましては、課題としての視点ではなく、施策の方向性等に反映する視点として整備すべきと捉えております。

次の「都市計画道路の整備促進」につきましては、小袋谷跨線橋（腰越大船線）の整備や、都市計画道路の見直しなどに取り組んでおりますが、整備促進自体は課題になじまないため、課題としては捉えないものとしております。

次に「環境負荷の軽減」につきましては、渋滞対策が環境負荷の軽減に繋がるため、カーボンニュートラルの実現に向けて、引き続き、課題としての対応が必要と考えております。

35 ページをご覧ください。ここからは地域別の課題となります。まず、鎌倉地域の「歴史的特性や地形条件をふまえた交通計画の推進」、「公共交通と歩行空間を主体とした歩く観光ネットワークの整備」については、施策の方向性等に反映する視点として捉えております。

「自動車交通に代わる交通システムの充実」については、実証実験なども実施をしております。また、市民アンケートでも「高齢者等の移動支援」や「道路渋滞の解消」への意識が高いことから、公共交通サービス水準の向上に向け、引き続き課題としての対応が必要と考えております。

腰越地域の各交通課題につきましては、全て施策の方向性等を反映する視点として整理すべきと考えております。

36 ページをご覧ください。深沢地域については、「市街地整備の構想に対応した道路網計画」、「全市的視野から見た交通計画の推進」については、施策の方向性等に反映する視点として整理すべきと捉えておりますが、「公共交通機関の充実」については、市民アンケートの結果も踏まえ、交通不便地域の解消や高齢化の進展によりバス停まで行くのが大変な高齢者の増加、ドライバー不足に伴う路線バスサービス水準の低下等など、引き続き課題としての対応が必要と考えております。

大船地域、玉縄地域については、主に整備に関わる内容となるため、施策の方向性等に反映する視点として整理すべきと捉えております。説明は以上となります。

【中村委員長】 ありがとうございます。「施策の方向性等に反映する視点として整理する」というものがたくさんあったのですが、これは資料の2ページ目の全体のフローで言うところの「7. 将来めざす交通像」など、この辺りの大きな目指すべき姿のような、方針に入れるということでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 その先の「8. 交通施策の検討」や、「9. 地域別構想の検討」

といったところの施策的な部分で捉えるべき内容と考えています。実現することが課題ということではなく、何かの実現のために実施をするもの、というようなことでのまとめ方としています。

【中村委員長】 方向性や、あるいは施策そのものということですね。わかりました。ありがとうございます。

それでは、現行のマスタープランの課題への対応状況について、概略をご説明いただきましたが、ご質問等ございましたらお願いいたします。

ちなみに今のマスタープランの評価というのは、例えば、達成度のような形でやるのか、○、×、△でやるかなどの整理はされるのですか。それとも、このような形で引き続きというのもあり、新たにこういう視点が加わるというのものもある、くらいの整理で改定のほうの議論に入るような形になるのでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 こちらの交通課題につきましては、現行の交通マスタープランの中で記載している項目になっています。それに対する主な施策の実施や進捗状況ということで、いろんな施策を実際に実施しているもの、中には実施できていないものもございます。そういった整理の中で、個別の評価というよりも課題に対する取り組みを評価した中で、それを踏まえて今後、この交通マスタープランの中身の部分の方に入っていければと思っています。

【中村委員長】 そのような扱いということのようでございます。一方で、しっかりと達成状況等整理して、なぜ達成できなかったということも分析した上で、新しい計画の方でさらにやる、よく実施計画や総合計画等ではよくそういうのがありますね。今回、そこまでやるのかというのは、また別の議論ですが、一応、事務局の考えはそこまでの整理はせずに、このくらいの整理を踏まえて、新しいプランのほうの中に入っていきたい、ということですね。

【事務局（小川課長補佐）】 谷口副委員長からチャット機能でご意見をいただいております。

【谷口副委員長】 ご説明ありがとうございました。これまでの計画について、全体として「市民や来訪者が市役所に何かやってもらう」のような方向性に見えてしまうことを危惧しています。行政機関として市民のために尽力するのはもちろん重要なのですが、交通渋滞の緩和などは行政だけで達成できるわけではなくて、市民や来訪者の協力が不可欠です。なので、市民や来訪者、商工業者、鉄道・運輸事業者さん等が、「みんなで力を合わせて、よりよい鎌倉の交通、まちづくりを進めましょう」というような意識が通底している計画にしてはいかがでしょうか。そういう意味で、市民や来訪者を対象とした態度や行動変

容、モビリティマネジメントや教育であるとか、そういった施策も計画に追記していただくとありがたいと思いました。

【中村委員長】 どうもありがとうございます。大変大事なご指摘かと思います。事務局から何かコメントはありますでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 ご意見ありがとうございます。今のご意見を踏まえまして、今後のマスタープラン改定を進めていきたいと思っています。

【中村委員長】 どうもありがとうございました。他にはいかがでしょうか。小川委員、お願いします。

【小川委員】 確認ですが、33 ページから 36 ページまでというのは、これは現行の交通マスタープランに出ている課題について、今までどうだったということと、それについて今後、次のマスタープランにこれをどういう風に反映させていくかという、そういう整理でよろしいですか。例えばここに載っていないこと、例えば先々の将来の新しい交通網をどうするか、そういう類のトピックはどのような形で取り上げていくのか、念のための確認です。

【事務局（大江担当課長）】 本日、これから最後に議論していただきますが、市民アンケートを踏まえた「交通課題の整理」というのが、いろいろな課題の取りまとめになっております。33 ページについては、現行の交通マスタープランで掲げている課題についての評価、今後の対応ということであり、ここで課題として挙がっていないようなものについては、最後にご議論いただく改定のポイントのところで追記等を図りながら、漏れのないよう進めていきたいと考えております。

【中村委員長】 ありがとうございます。横山委員どうぞ。

【横山委員】 「環境負荷の低減」ということで、「道路交通混雑」というのは永遠のテーマだと思いますが、「公共交通サービスの水準の向上」というのは、どこをどういう風に捉えたらいいのでしょうか。どこの部分を向上させるのでしょうか。例えば、ここに「カーボンニュートラル」ということで記載されていますが、具体的に「水準の向上」について教えていただきたいと思います。

【事務局（大江担当課長）】 例えばですが、「交通渋滞の緩和」というところで行きますと、交通施策ということでパーク＆ライドであるとか、フリー環境手形であるとか、市が施策として実施している部分もございます。そういったもののさらなる利用者増を目指す、公共交

通への転換という視点で言えば、そういったサービスにつきましても向上していく必要があるのではないかと思います、そういった視点で書かせていただいています。

【横山委員】 私どもはタクシー事業をやっているのですが、タクシー業界もカーボンニュートラルの実現に向けて動いているのですが、昨今 LP ガスがかなり値上げしまして、ガソリンとあまり変わらなくなってきたというのが現状であります。例えば、ある会社がやっていた LP ガススタンドも、廃業しているところが非常に多く、それでタクシー会社が自社で持っている LP ガススタンドで回しているというような状況です。現在、私どももハイブリッド車に変えたり、8 月にも電気自動車を導入するというので、そういった面ではカーボンニュートラルという、この案件に挙がっているところに少しでもお役に立てるのかな、ということで少しお話させていただきました。

【中村委員長】 ありがとうございます。運輸部門のカーボンニュートラルのような点で、環境だけというよりは全般的な話だとも思いますし、国や県、あるいは市、そういったところからの支援であったり、業界の自助努力であったり、中々大変な課題だと思います。ただ、着実な取り組みに向けて進めておられるということで理解しております。補足いただきありがとうございます。その他はどうですか。

【塚本委員】 二点ほど確認させていただきたいと思います。まず、一点目は 34 ページの「交通課題」の中の、「広域交通政策との連携」、それから「都市計画道路の整備促進」ということで分けられております。この中で、「広域交通政策との連携」の中では、計画への対応として、施策の方向性に対する視点として整備をするということです。しかしながら、「都市計画道路の整備促進」ということになると、これは課題には含めないということで、内容的に見ますと、横浜藤沢線、これは同じく都市計画道路や小袋谷跨線橋、これは県もやっておりますが、これも都市計画道路という位置付けの中で、区分けの仕方が見えない、どういう視点で分けられているのかが見えない、というところが一点です。

それからもう一つ、35 ページに記載されている鎌倉地域の交通需要マネジメントや、パークアンドライドは、今は実施・進捗状況ということで一つにまとめられておりますが、現在、政策として進めている状況なのか教えていただければと思います。

【事務局（大江担当課長）】 まず、34 ページの「広域交通政策との連携」と「都市計画道路の整備促進」につきましては、今お話があったように、内容的には同じ都市計画道路を通すということでは、近いものだと認識しております。この区分については、主に鎌倉市の中の道路なのか、その外郭的な、広域的な道路なのかということで、区分をさせていただいています。

それともう一点、35 ページの「パークアンドライドの駐車場の整備の利用促進」という

ことですが、パークアンドライドの駐車場につきましては平成 13 年から市内外の駐車場を使いながら、車で来訪された方を市内観光については公共交通に切り替えていただくということで、施策として継続的に実施しております。現状として、パークアンドライドの駐車場としましては、市内ですと由比ガ浜地下駐車場、七里ヶ浜海岸駐車場、後は大船でも実施しています。また、市外では江ノ島で実施しております。実施状況としては、平成 26 年、27 年頃がピークで、今は減少傾向であり、我々としても、いかに利用客を増やすかを検討しているところです。一方で、フリー環境手形についても、やはりコロナ禍明けて急激に減ったものが、なかなか以前のような利用者数まで戻ってきていないというところもあり、それについても継続的に対策を考えて実施していきたいと考えております。

【中村委員長】 その他はいかがですか。オンラインの方々からご発言があればと思いますが、よろしいですか。特に無いようですので、次の項目に進みたいと思います。「(4) 将来交通量推計」について、説明をお願いします。

(4) 将来交通量推計

【事務局（大江担当課長）】 続きまして、「(4) 将来交通量推計」になります。38 ページをご覧ください。将来交通量につきましては、都市計画道路の由比ガ浜関谷線のあり方を検討するため、及び深沢地域で行われている開発に伴う交通量が周囲に及ぼす影響等を見るため、道路交通センサスの OD 表を利用しまして、令和 22 年を目標年とした将来交通量推計を実施しております。将来交通量推計につきましては第 3 回でご議論いただく予定としております「将来目指す交通像」に大きく影響する部分となりますので、第 3 回であわせてご報告するものとし、本日は見通しまでをご報告させていただきます。

39 ページをご覧ください。現在の将来交通量につきましては、平成 27 年と令和 22 年を比較しておりますが、交通量全体の見通しにつきましては、現況から 1～2%の減少が見込まれておりまして、地域別に見ますと、西側の大船方面よりも東側の鎌倉方面の方が。減少幅が大きい傾向となっております。これらを踏まえまして、大幅な交通量の減少は予測されないことから、現況で生じている交通問題は将来においても継続するものと想定をしているところです。また、深沢地域の将来開発交通量につきましては、現在、深沢地区で進められております土地区画整理事業や、土地区画整理事業区域に隣接をしております、中外製薬跡地の開発事業により発生する自動車交通量を想定するとともに、令和 14 年の開業を目指しております、東海道本線の新駅につきましてもその効果を見込み、推計を実施いたします。

40 ページをご覧ください。将来交通量推計の対象道路網を示したものとなります。次回の委員会では、これらの道路をベースに推計結果をお示しする予定です。説明は以上です。

【中村委員長】 ありがとうございます。実施方針みたいなものですね。「将来交通量推計

を行った上で進めていきますよ」というご説明だったかと思いますが、少し技術的な部分も入っておいりましたので、何かご不明な点等ございましたらお伺いできればと思います。よろしいですか。では、ここはご提示いただいた形で進めていただきまして、最後になります、「(5) 交通課題の整理」についてご説明をお願いします。

(5) 交通課題の整理

【事務局（大江担当課長）】 最後となります、「(5) 交通課題の整理」について説明させていただきます。42 ページをご覧ください。こちらの資料につきましては、本日冒頭でご説明した改定のポイントに対して、第1回の検討委員会でお示した、鎌倉市の概況や上位計画他、市民アンケート調査の結果、現行交通マスタープランから引き継ぐ課題、将来交通量推計の見通しを踏まえて整理したものとなります。なお、課題の整理で示しております横棒（「一」）につきましては、施策の方向性等に反映する視点として整理すべきものとして捉えているものとなります。また、茶色で着色している箇所は、まちづくりに関わる視点が強い箇所ということで整理をしております。なお、この交通課題の整理につきましては、本日のご議論を踏まえまして、次回に見直しを行った上で個別課題の絞り込み案をお示しする予定で考えております。それでは資料をご覧ください。

まず、カテゴリー「1. 鎌倉市の概況」のうち、「人口減少、超高齢化、生産年齢人口の減少、核家族化の進展」につきましては、公共交通の利用者減少に伴う路線バスなどの公共交通ネットワークやサービス水準の維持、確保に向けた取り組み、免許を持たない高齢者等の移動支援、バリアフリーな交通環境整備の支援といった課題、「オーバーツーリズム」につきましては、鎌倉地域の道路や、電車の混雑緩和や、鎌倉地域や腰越地域における道路混雑、交通違反、マナー違反に対する改善といった課題です。

次に、カテゴリー「2. 交通を取り巻く概況」のうち、「路線バスやタクシーの運転手不足」については、運転手不足による路線バスなどの公共交通ネットワークやサービス水準の維持、確保に向けた取り組みといった課題。「ウォークブルの推進」につきましては、深沢地区で進めている、深沢地域の新しいまちづくりとの整合や、公共交通ネットワークとの連携と良好な空間の確保といった課題、「カーボンニュートラル」につきましては、CO2排出量の削減に向けた自家用車から公共交通機関への転換といった課題、「情報通信技術の進展やそれに伴うライフスタイルの変化」については、テレワーク利用率の増加による公共交通の利用機会への影響などの課題です。

43 ページをご覧ください。カテゴリー「3. 鎌倉市における交通状況」のうち、「交通渋滞の緩和」につきましては、市民が感じる交通渋滞の緩和に向けた対策や、歩行者の通行空間などの課題、「生活圏の交通環境」と「生活道路での交通事故」については、自転車通行の安全性やバリアフリーな通行環境の整備、地域の実情に合わせた個別の交通課題、道路種別に関わらない交通安全の取り組みといった課題です。「路線バスのサービス水準の低下と

高齢者等の移動支援」については、高低差などの地形的な理由などを踏まえ、駅やバス停まで歩くのが困難な地域の解消、免許を持たない高齢者等の移動支援、バリアフリーな交通環境整備の支援、運転手不足による路線バスなどの公共交通ネットワークやサービス水準の維持、確保に向けた取り組みなどの課題です。「交通ルールの啓発」につきましては、自動車等の運転マナーの低下や歩行者や自転車に関わる交通規制や交通ルールの啓発といった課題です。

次に、カテゴリ「4. 交通マスタープラン改定」のうち、「コンパクト+ネットワーク」につきましては、別で検討しております「(仮称) 鎌倉市地域公共交通計画」の策定作業と共有を図る部分となりますが、急速な社会情勢の変化に伴い、多様な交通手段の確保、拠点間や地域を安全安心に移動しやすくするための都市機能の向上といった課題。「公共交通の維持、確保」については、運転手不足による路線バスなどの公共交通ネットワークやサービス水準の維持、確保に向けた取り組み、高低差などの地形的な理由などを踏まえ、駅やバス停まで歩くのが困難な地域の解消、免許を持たない高齢者等の移動支援といった課題です。「快適な歩行者・自転車ネットワーク」については、公共交通ネットワークとの連携と、良好な歩行空間の確保や、歩行者・自転車の通行空間の確保、自転車通行の安全性といった課題です。「住宅地内の交通環境」については、道路の種別に関わらない交通安全の取り組みといった課題です。「駐車需要の対応」については、交通渋滞や交通事故の発生要因となる路上駐車対策、需要に適した駐車施設の確保などといったことを課題として整理しております。以上で説明を終わります。

【中村委員長】 ご説明ありがとうございました。交通課題の整理ということですが、ご質問、コメント等ありましたらお願いします。

【江ノ島電鉄早川氏】 江ノ島電鉄の早川です。「交通を取り巻く概況」のところの「公共交通のキャッシュレス化」についての情報ですが、弊社では Suica や PASMO などの交通系 IC カードを既に導入済みです。それに加え、2023 年 4 月からクレジットカードによるタッチ決済を導入しています。こちらも利用開始して 1 年半、2 年近くなりますが、大体月平均 6,000~7,000 件ぐらい利用者があります。とはいっても、タッチ決済のお客様は定期外旅客数のうち、まだ 1 % ぐらいです。当初、我々は外国人のお客様の利用を見込んで導入しまして、鎌倉駅前の混雑や改札前の混雑を防ごうということで導入したのですが、蓋を開けてみると意外に地元のお客様が多く利用していました。当然、クレジットカードのポイントもつきますし、そういったところで利便性が高く、お得感があるということで、地元のお客様の利用が多いというのが現状です。今後、さらにインバウンド等海外のお客様に利用していただくということも増えていくかなと思っています。

それと現在、1 日乗車券というのがあり、そちらで QR コードの対応をやっているのですが、今後は券売機で売っている 1 日乗車券の QR コード化も検討している状況です。

それから、先ほどの住民アンケートにありました、「公共交通のマナー」ということについては、マナー違反の外国人の方が多くて住民が困っているということで、弊社にもそういった意見が届いております。今後、外国人向けの電車利用についての啓発ビデオを作成して、今はまだ3箇所しかありませんが、藤沢、江ノ島、鎌倉の大型スクリーンで流すというようなものを作っています。内容としては、「ホームでは黄色い線の内側で電車を待つ」とか、「線路内に入らない」とか、そういったところの安全啓発の部分と、もう一つは「電車の乗降の仕方」です。降りるお客様が完全に降りてくる前に外国人の方は乗り出すことがあるので、そういったところや、「車内では大声で会話をしない」であるとか、「駅舎内、道路にゴミを捨てない」など、安全とマナーの二本立てで作成しております、それを大型スクリーンで流そうということで、年度内に流せるよう作成をしています。江ノ島電鉄からは以上です。

【中村委員長】 興味深い情報提供をありがとうございました。今までも含めて、ご質問やコメントをいただければと思います。では、田中委員、よろしくお願いいたします。

【田中委員】 先ほども少し質問させていただいたのですが、「高齢者等の移動支援」というところで、一つコメントをさせていただくと、こういう移動支援については、私どもで今、運営管理している老人福祉センターというところがあるのですが、利用者の方の送迎のバスを出しています。そういった地元の方が、移動のために老人福祉センターの送迎バスを活用できないかと、そういうようなご要望なども受けて、どういった取り組みができるかということで、老人福祉センターの車両を活用した実験に協力させていただいているという実態がございます。そういう中でも移動支援というと、我々の社会福祉法人の対応は、利用者さんの関係もあって限定的になってしまいます。今回は課題ということで、こういう「高齢者等の移動支援」というものが位置づけられたことについては非常にありがたいと思っています。高齢者への対応も大事なことでありますが、高齢者に限らず、移動の難しい方、障害者だったり、あるいは先ほどもお話がありましたけども、子育て世代の方々への移動支援というのは、全市的な取り組みとしてぜひやっていただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【小川委員】 交通課題の整理ということでいくつかありまして、将来的に道路がこうであつたらいいとか、公共交通がこういう風に進化したらいいとか、こんなサービスができるようになったらいいとか、そういうことはマスタープランにどの程度具体的に盛り込めるものでしょうか。例えば、何かをやろうとすると、当然、新たな投資が必要だったりとか、資金が必要だったりします。もちろん、道路を整備するのに資金が必要でしょうし、タクシーからのCO2の削減でも、それに対する新たなコストが掛かってくるものと思います。そういう必要な資金に関して、何らかの後押し・サポート等についてどのように考え方でしょうか。

マスタープランに具体的にどこまで言及できるのか、基本的な考え方や、現時点での見解を教えてください。

【事務局（大江担当課長）】 実際の施策につながる内容というご質問だと思っています。今回は交通マスタープランということで、本日、交通計画検討委員会でご議論いただいておりますが、これと並行いたしまして、地域公共交通計画の策定に向けた検討も進めております。どちらかという、こちらの交通マスタープランについては、大きな話というような視点になるものと思っています。一方で、地域公共交通計画につきましては、より現実的なスケジュール感を持った施策ということになってきますので、恐らくそういったコストを伴うような具体的な対応については、実施主体というところもあわせて地域公共交通計画で示していくこととなりますので、そちらでご議論いただくものと思っております。

【中村委員長】 今の関連で私からも質問なのですが、公共交通に関して言うと今、同時並行で地域公共交通計画の策定に向けた検討を進められていて、短期的というか、すぐやるような施策や、そのための財政的なことも含めた様々な取り組みについてはそちらでやられるだろう、というような回答だったわけですが、逆にいうと先ほどの谷口副委員長ではありませんが、もう少し長期的な視点でこういうことを、「事業者と連携しながらいろんなことをやりましょう」というような話に関しては、こちらの交通マスタープランで取り組むのか、あるいは道路や交通安全やマナーのような、その他、地域公共交通のほうでは取り扱わないことについては、当然、こちらの交通マスタープランで扱うのか、そういった役割分担になる、という理解でよろしいですか。

【事務局（大江担当課長）】 この交通マスタープランにつきましては、目標年次が概ね20年となっております。一方で、地域公共交通計画につきましては、年次目標が概ね5年となっておりますので、そういった年度というか期間というものを踏まえながら、計画のほうは策定をしていくということになります。

【中村委員長】 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。塚本委員、お願いします。

【塚本委員】 42ページですが、「交通を取り巻く概況」の最後ですが、これが非常に重要だと考えております。「自然災害の頻発・激甚化への対応」の中で、災害時に機能できるような道路の確保を計画していくということは重要だと思います。この「道路ネットワーク機能の向上」の、「機能の向上」という意味合いが、「現状の道路を災害があっても通行できるように確保する」ということなのか、「そもそも道路をつなぐことが必要だ」という、そういう意味合いのものなのか、それがはっきりしなかったので教えてください。

【事務局（大江担当課長）】 こちらにつきましては、今ご発言があったように、「災害時のネットワークの確保」というようなところを主に考えております。この点については、都市マスタープランのほうにも防災時の道路の話を記載しております。実際にはどこまでできるのかということもありますが、今回の将来交通量推計の中では、都市計画道路の整備というところも視野に入れた推計を実施いたしますので、そういったところも視野に入れながら、災害時により効果的な支援を受けられるようなネットワークというところも概念的に取り入れられたらな、という風に思っております。

【事務局（永井担当課長）】 少しだけ補足させていただくと、逆に塚本委員に「そういうことでいいですか」という確認ですが、「かながわ交通計画」を県で作られていて、その中でも「災害時の道路のネットワーク確保」というような趣旨のことはおっしゃっていると思っているので、そこと連携しながら新しいものを整備するのか、それとも、今あるものをきちんと保っていくのか、どんな施策にしていくかというのは、最後、事業に落としていく時は神奈川県と連携させていただくという考えなのですが、そういう考え方でよろしいでしょうか。

【塚本委員】 交通の話になると、私の所管から外れるところもあるかもしれませんが、交通計画の中、それから道路網の位置付けの中にも、「緊急時にはこの道路だけは優先的に確保しよう」というような、第1次緊急輸送道路、第2次緊急輸送道路という位置付けがございます。当然そういった位置付けられている道路が市のほうでもあろうかと思しますので、路線の指定や、今後ネットワークを考えていく上で、そういったものを連携して整理していければいいのかな、と考えております。

【中村委員長】 ありがとうございます。小川委員、どうぞ。

【小川委員】 交通マスタープランの策定をどういうレベル感でやるかということの確認をさせて下さい。「概況」の中にオーバーツーリズムや、交通状況の中での交通ルールを啓発するとか、それぞれテーマと課題があるかと思いますが、マスタープランの中で将来の目標値というか、何らかの形で数値的な目標を定めるのでしょうか。何をもって測るか、という課題もあると思いますが、例えば、交通ルールの啓発のところでいくと、歩行者や自転車に関わる交通事故が全体の4割ありますが、この4割を将来的に〇割を目指しましょうとかを盛り込んでいくということでしょうか。オーバーツーリズムとは何を基準にオーバーツーリズムと言うのか、その辺りの計画の作り方についてお考えを教えてください。

【事務局（大江担当課長）】 交通マスタープランを作り上げる上では、やはり目標が必要だと思っています。ただ、それが数値目標ということになると、20年という先を見

据えた中でどのような捉え方ができるのか、これについては今後、交通施策の検討や、地域別の施策に関わる内容も見ながら、議論をしていただけるものを委員会に提示できればと思っています。

【吉田委員】 この交通マスタープランというのは物流には全く関係ない話になってくるのでしょうか。道路の混雑や需要の拡大とあるので、全く関係ない気はしないのですが、どうなのでしょう。

【事務局（大江担当課長）】 物流については、第1回の時に近年の傾向的なことについては資料を提示させていただいておりますが、当然交通量に影響するかと思っております。現在、物流という視点は、具体的にどのような受け止め方ができるのかというのは考えが及んでいないところではありますが、そういった視点も持ちながら取りまとめをしていきたいと思っております。

【中村委員長】 視野にはしっかり入れるということです。よろしいですか。鎌倉市は道が狭く、歩道も狭いで、色々と交通安全上のフリクションが起きていますよね。実は大問題だと思いますし、難しい問題だと思います。他はいかがでしょうか。オンラインの方々も何かあれば、挙手いただければと思います。

私からも一点お尋ねいたします。今日この交通課題の整理については、1～4という形でカテゴリーについてはそれぞれ整理をされているのですが、4は「改定」というカテゴリーなので、では、1～3はどのような位置づけのものなのかが気になっています。おそらく、現行の書かれている1～3をアップデートと言いますか、「現時点の課題認識だということがあるよね」ということをまとめていると思うのですが、そうすると4というのは、主として交通マスタープランで出口として、施策として受け止めるものはこの辺りである、という意識で書かれているのか、それとも、先ほどの防災道路であるとか、オーバートーリズムであるとか、4には出てきていないのですが、それは重要度みたいな意味で言うと少し載せていないけれども、もちろん出口の施策は検討するということなのか、その辺りはどう理解をすればよろしいでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 今、委員長よりお話があったように、4の「交通マスタープランの改定」という名称がゴールのような、出口のような見え方になっておりますが、これは特に交通マスタープランの改定がゴールということではなくて、今ある交通マスタープランの課題を踏まえた現在の改定作業に入る前段のものと捉えておりますので、この表現については少し考えさせていただきまして、今後についてはこのカテゴリー1～4、それぞれから出た課題を踏まえて検討を進めていく予定です。

【中村委員長】 分かりました。和集合といいますか、1～4に載っているものが、とりあえず全てまな板に載せて扱っていく、深掘りをする、いろんな扱い方を考えていくという、そういう理解ですね。加えて言うと、先ほど谷口副委員長がおっしゃっていたモビリティマネジメントといった話であったり、あるいは事業者様との連携という形の取り組みであったり、そういったことがこの課題だけだと出てきていないようにも見受けられますので、今日いただいたご指摘も次の整理には加えていただけたらいいのかなと思いますので、よろしくお願いいたします。

他はいかがでしょうか。これは2ページの全体フローで行きますと、今日が「課題整理①」となっていて、次回が「課題整理②」となっていますが、今日の議論を踏まえて、もう一度課題を再整理したものを次回、もう一回議論する機会があると、そういった理解でよろしいですか。

【事務局（大江担当課長）】 その通りでございます。

【中村委員長】 というようなことでございます。もう一度機会があるということですが、今日いただけますと、それを反映して次回ご提示いただけますので、何かあればいただければと思います。よろしいですか。

では、本日予定いたしました審議項目に関しては、全て終了いたしました。資料の説明の中でもいくつか修正点があるといった発言もございましたし、意見をいただいた中での修正といったこともあろうかと思えます。その辺り、事務局あるいは私に預からせていただくという扱いにさせていただきまして、確認をして、公表等に向けて作業を進めたいと思います。そのような扱いでお許しいただけますでしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【中村委員長】 では、そのようにさせていただきます。

議事の3「その他」といたしまして、何か事務局からありますか。

3 その他

【事務局（大江担当課長）】 事務局から二点、連絡があります。まずは、次回の鎌倉市交通計画検討委員会の開催日程につきましては、令和7年3月中旬から下旬にかけての開催を見込んでおります。詳細な日程につきましては、事務局からなるべく早く、改めて連絡をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

次に、本日の会議資料につきましては、先ほど委員長よりもご発言がありましたように誤字等を修正した上で市のホームページにおいて公開をいたしまして、また、議事録につきましては、委員の皆様にご確認をいただいた後に公開をしていくということで考えておりま

す。

4 閉 会

【中村委員長】 以上をもちまして、第 17 回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

第18回 鎌倉市交通計画検討委員会

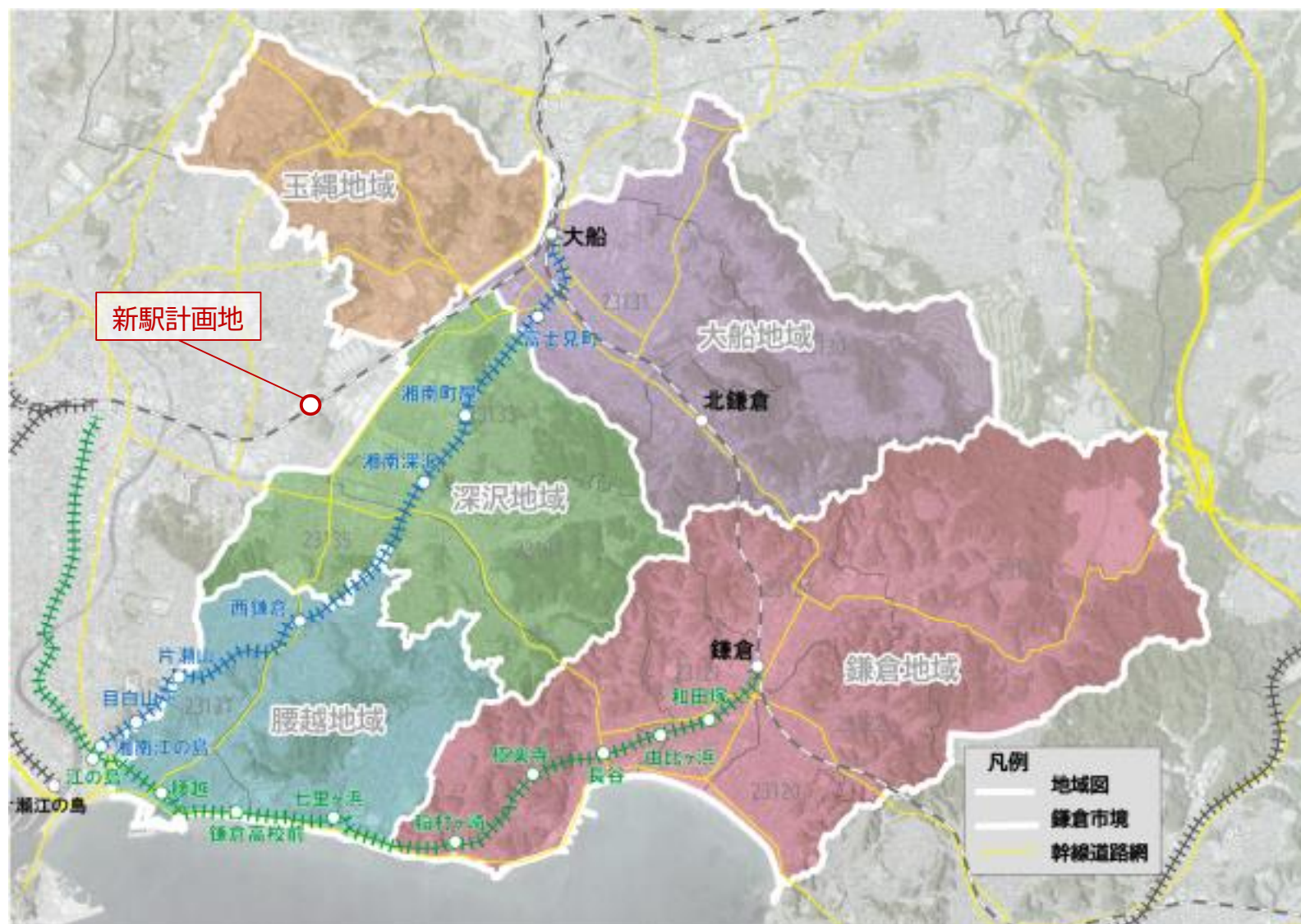
(令和6年度第3回鎌倉市交通マスタープラン改定の検討)

1. 将来交通量推計の結果
2. 交通課題の整理
3. 将来めざす交通像

【本日の論点】
交通課題と
将来めざす交通像
についてご議論頂きます

令和7年(2025年)3月25日

鎌倉市の地域区分



計画の進め方

	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 5.交通課題の整理① 6.交通課題の整理② 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	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
		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
令和 7年度	8.交通施策の検討	第4回 令和7年7月(予定)
	9.地域別構想の検討	・交通施策について ・地域別構想について
	10.実現化方策の検討	
	11.(改定)交通マス素案の作成	第5回 令和7年10月(予定)
	12.パブリックコメント	・(改定)交通マス素案について パブリックコメントは12月(予定)
	13.(改定)交通マスの策定	第6回 令和8年3月(予定)
		・(改定)交通マスについて

前回の交通計画検討委員会(第17回)での主なご意見

カテゴリー	主なご意見	回答・対応
市民アンケート 調査結果	腰越地域のオーバーツーリズムには、「休日の交通渋滞」の対応が示されていないが、国道134号線の渋滞はオーバーツーリズムにはそれほど影響していないと捉えているのか。	観光客に限定したご意見はいただいていないが、休日の交通渋滞についての意見はいただいております、オーバーツーリズムによる影響もあると捉えている。
	「免許を持たない高齢者等の移動支援」には、高齢者に限らず移動が難しい方を対象にしているのか。	高齢者に限らず移動が困難な方、例えばベビーカーの利用者なども対象として考えている。
交通課題の整理	将来あるべき姿やよりよいサービスの展望などは、交通マスタープランにどの程度盛り込めるのか。	交通マスタープランは方針を示すものであり、具体的な施策や実施主体等は並行して進めている地域公共交通計画の中で引き続き協議したい。
	「道路ネットワーク機能の向上」の「機能の向上」は災害時に機能する道路の確保なのか、前提条件として道路ネットワークは必要だ、ということなのか。	災害時のネットワークの確保を主に考えており、道路整備の視点も踏まえながら、災害時により効果的な支援を受ける道路ネットワークの充実を図りたいと考えている。
	将来の数値目標は定めるのか。	交通マスタープランは、20年後を目標年次としており、数値目標については、交通施策や地域別の施策の検討と併せて協議していきたい。
	物流は道路の混雑や需要の拡大に影響があると思うが、どのように扱うのか。	物流も交通に影響を与えるものであり、検討に必要な視点として考えている。
	交通渋滞の緩和などは行政だけで達成できるわけではない。市民や来訪者、商工業者、鉄道・運輸事業者等が協働で達成する意識を通底させる計画にしてはどうか。市民や来訪者を対象とした態度や行動変容、モビリティマネジメントや教育等の施策も計画に盛り込めると良い。	ご意見の視点を踏まえ、交通マスタープランの改定を進める。

1. 将来交通量推計の結果

1)交通量推計の目的

市内の道路整備や市域周辺的高速道路等、現在計画されている都市計画道路の整備や開発交通を踏まえ、将来の鎌倉市内の主要な道路における交通量や混雑度を推計し、道路ネットワークの効果と必要性を確認する

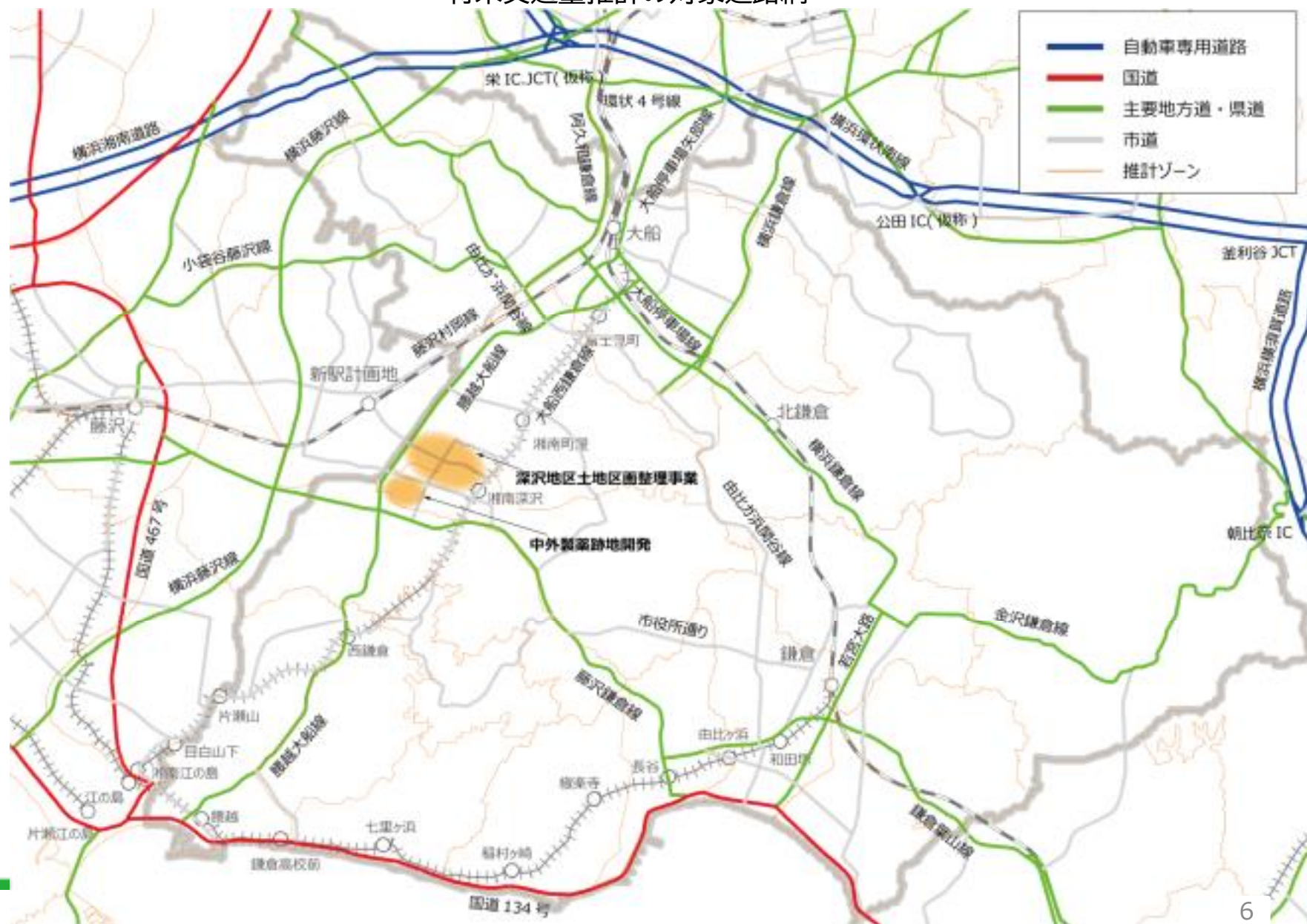
- ・将来道路網の処理能力(需給バランス)を検証
- ・都市計画道路の見直し方針(2013年8月)で保留路線となっている由比ガ浜関谷線(一部の区間)のあり方を検討
- ・深沢地域の開発交通量が周辺に与える影響を検証

2)交通量推計条件

項目		本調査で使用する配分計算条件
道路ネットワーク	現況	■平成27年時点の現況道路網 ※OD表の現況の年次に合わせる 高速道路、国県道、整備済み都市計画道路、それ以外の主要な市道（主にセンターラインがある道路）
	将来	■計画されている全ての道路が整備された将来道路網 現況道路網に加え、高速横浜環状南線、横浜湘南道路等の高速道路、市外の横浜藤沢線、由比ガ浜関谷線等の全ての都市計画道路を加えた道路網
OD表※	現況	平成27年（2015年）道路交通センサス自動車OD表
	将来	令和22年（2040年）道路交通センサス自動車OD表（市内の将来発生集中量は現況から約1～2%減少）
開発交通量（発生集中量）		新規の交通需要を発生させ、令和6年12月時点で開発条件が明らかになっている以下の開発を対象に開発交通量を見込む。1日の自動車発生集中量は約1.9万台、OD表は新駅の整備効果を反映させ作成 ○深沢地区土地地区画整理事業 ○中外製薬跡地開発

※)ODとは(Origin(起点)・Destination(終点)の頭文字をとったもので、OD表は起点・終点を行き来する自動車交通の流動量をマトリクスの表で集計したもの

将来交通量推計の対象道路網



3) 交通量推計の結果 (将来交通量の比較)

- 将来的には横浜湘南道路、横浜環状南線の高速度道路等の整備により、**国道134号等の交通量が軽減**されることが予測される
- 都市計画道路の整備により、**横浜鎌倉線、若宮大路等の交通量が軽減**されることが予測される

現況(平成27年(2015年))交通量推計結果(交通量)



将来(令和22年(2040年))交通量推計結果(交通量)



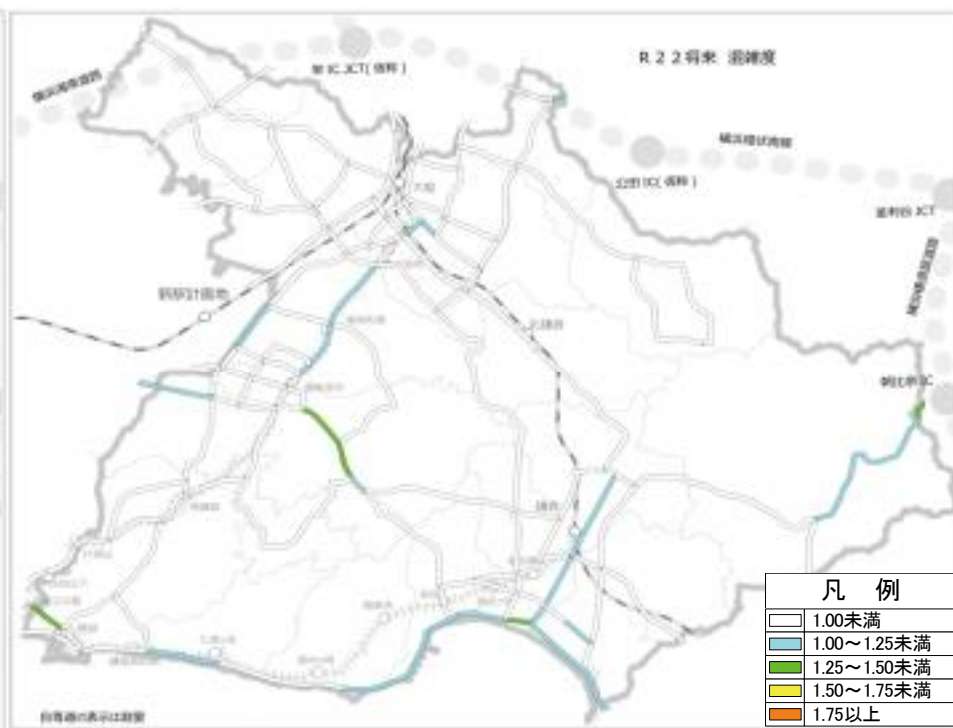
3) 交通量推計の結果(将来交通量(混雑度※)の比較)

- 道路整備や市内の将来交通量の減少に伴い、**市内の道路網の需給バランスは概ね保たれることが予測される**
- 深沢地域周辺の道路は、開発交通量が増加するものの、**混雑が連続して発生する可能性は低いことが予測される**

現況(平成27年(2015年))交通量推計結果(混雑度※)



将来(令和22年(2040年))交通量推計結果(混雑度※)



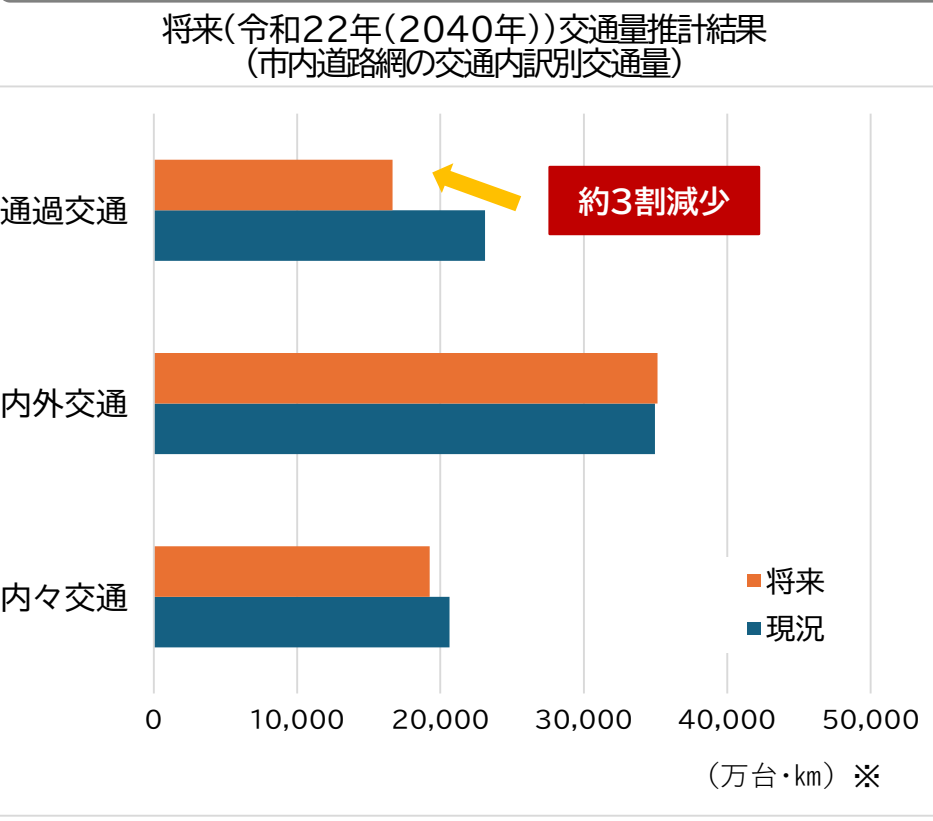
混雑度	状 況
1.0未満	道路が混雑することなく、円滑に走行できる
1.0～1.25未満	混雑が連続するという可能性は非常に小さい

混雑度	状 況
1.25～1.75未満	ピーク時のみから日中の連続的混雑への過渡状態
1.75以上	慢性的混雑状態

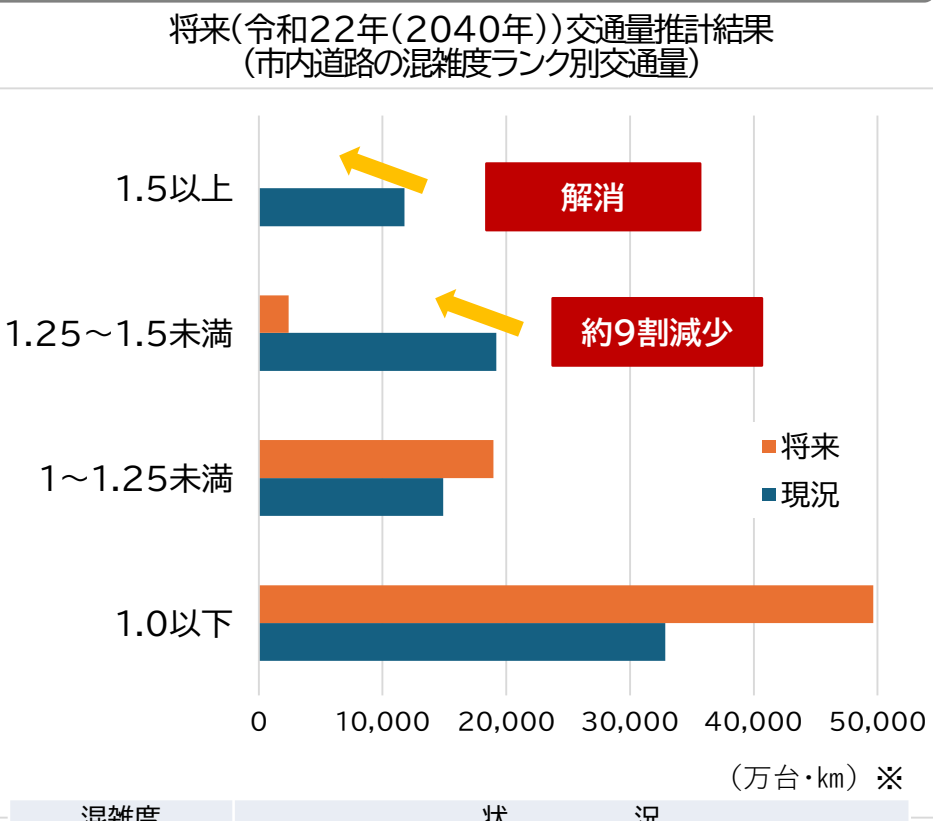
※)混雑度は、交通量を道路の処理能力(道路容量)で除した値であり、推計で用いている道路容量は、道路整備において車線数を判断する「設計基準交通量」であり、実際に道路が処理できる可能交通容量とは異なる

3)交通量推計の結果

- 将来交通量は高速道路等の整備により、**市内の通過交通が約3割減少**することが予測される
- 通過交通の減少と都市計画道路の整備により交通量が分散され、**混雑度1.25以上の道路が大幅に減少**することが予測される



通過交通: 鎌倉市に出発地と目的地を持たない交通
 内外交通: 鎌倉市に出発地又は目的地を持つ交通
 内々交通: 鎌倉市に出発地と目的地を持つ交通

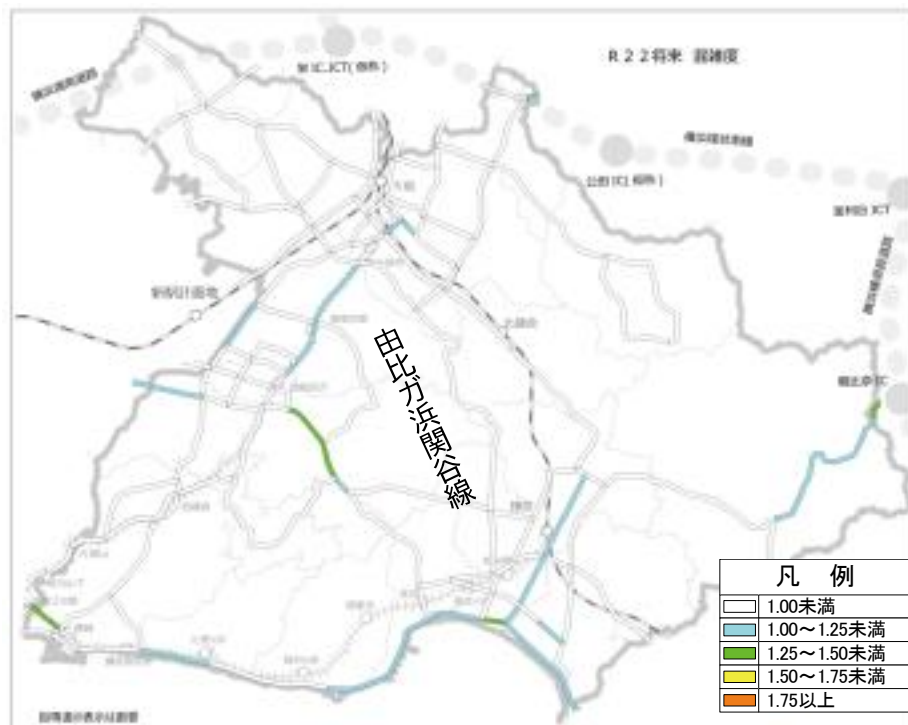


混雑度	状 況
1.0未満	道路が混雑することなく、円滑に走行できる
1.0~1.25未満	混雑が連続するという可能性は非常に小さい
1.25~1.75未満	ピーク時のみから日中の連続的混雑への過渡状態
1.75以上	慢性的混雑状態

3)交通量推計の結果（由比ガ浜関谷線(保留区間)のあり方）

- 由比ガ浜関谷線(保留区間)の整備により、横浜鎌倉線等の**幹線道路の混雑度が緩和**することが予測される
- 由比ガ浜関谷線は、国道1号線から国道134号線を結ぶ鎌倉縦貫道的な重要幹線ではあるが、保留区間のあり方については、横浜湘南道路や横浜環状南線の高速度道路等の開通に伴う実際の交通流の検証も必要

将来(令和22年(2040年))交通量推計結果(混雑度) ※再掲



将来(令和22年(2040年))交通量推計結果
由比ガ浜関谷線未整備(混雑度)



混雑度	状 況
1.0未満	道路が混雑することなく、円滑に走行できる
1.0～1.25未満	混雑が連続するという可能性は非常に小さい
1.25～1.75未満	ピーク時のみから日中の連続的混雑への過渡状態
1.75以上	慢性的混雑状態

2. 交通課題の整理

第16・17回交通計画検討委員会で整理した現状、問題点をカテゴリーに分類し、将来交通量推計の結果や鎌倉市地域公共交通活性化協議会の内容を含めて課題を整理

問題点のカテゴリー

移動

自動車や公共交通の移動のしやすさや利便性に係る問題

安全・
安心

高齢者等の安心な移動、交通事故や災害等の暮らしの安全に係る問題

拠点
形成

拠点地域等のにぎわいづくりや都市機能の向上に係る問題

環境

環境負荷の軽減に係る問題

現状と問題

カテゴリー

移動

安全・
安心

拠点
形成

環境

■人口構造の変化(人口減少、超高齢化、生産年齢人口の減少、核家族化の進展)

- ・総人口や生産年齢人口の減少に伴い**公共交通利用者が減少**
- ・高齢化に伴う外出率の低下や、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
- ・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**

■オーバーツーリズム

- ・鎌倉地域や腰越地域では「**道路混雑**」、「**交通違反**」、「**マナー違反**」に問題を感じている
- ・来訪者は「**道路混雑**」、「**駅、電車の混雑**」に問題を感じている

■路線バスやタクシーの運転手不足(運輸業の2024年問題)

- ・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**が続いている

■ウォーカブルの推進

- ・新しいまちづくりではウォーカブルな都市空間の整備が計画されているが、既存街区は**歩行空間等が狭隘**

■物流の変化

- ・宅配便取扱個数の増加、EC(電子商取引)の普及にともない、**路上駐車増加の恐れ**

■カーボンニュートラルの推進

- ・**自家用乗用車における二酸化炭素排出量の占める割合が高い**

■情報通信技術の進展やそれに伴うライフスタイルの変化

- ・テレワーク利用率等の上昇により「通勤・通学」目的の移動が減少し、**公共交通利用者が減少**

■自然災害の頻発・激甚化への対応

- ・災害時の救援・支援活動や復興支援を実施するための**道路ネットワーク機能の向上が必要**

: 前回からの追加

現状と問題

カテゴリー

移動

安全・
安心

拠点
形成

環境

■交通渋滞の緩和

- ・市内の交通渋滞は緩和傾向を示しているものの、**市民は休日の交通渋滞に問題を感じている**
- ・自動車交通量は平日より休日の方が少ないが、自動車の平均速度は平日より休日の方が低い

■生活圏の交通環境、生活道路での交通事故

- ・**市道での交通事故件数は幹線道路と同程度に発生**
- ・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

■路線バスのサービス水準の低下と公共交通の状況

- ・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併せて人口の約8割をカバーしているが、**高低差があり、駅やバス停まで歩くのが困難な地域**がある

公共交通の現状と問題
(鎌倉市地域公共交通活性化協議会)

■市民・利用者

- ・**運行本数、運行間隔、運行時間帯**に対する不満が大きい
- ・65歳以上の高齢者では、**駅やバス停までの移動可能な距離が低下**
- ・鉄道は**混雑対策、観光客対策、バスとの乗り継ぎ**への不満。タクシーは**待ち時間や料金**への不満

■事業者

- ・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

■交通ルールの啓発

- ・市民は一般ドライバー、自転車やオートバイ、電動キックボード等の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

■道路整備状況

- ・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6年3月時点)であり、一部未着手の区間がある



上位関連計画における問題認識

カテゴリー

移動

安全・
安心

拠点
形成

環境

■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)

■快適な歩行者・自転車ネットワークの整備

- ・道路が狭い等の理由により、歩道の設置率が低く、歩車が分離されていない道路が多いため歩きにくい状況が問題とされている。
- ・鉄道駅までの交通手段の約8割が徒歩と自転車であるが、良好な通行空間が整備されていない
- ・市内全域で「自転車の通行の安全性」が求められている

■住宅地内の交通環境

- ・休日を中心として鎌倉地域に来訪車両が集中し、地域における主たる道路が渋滞すると、来訪車両が生活道路へ侵入し、市民生活に悪影響を及ぼしている

■駐車需要の対応(駐車場の整備、駐輪施設の整備)

- ・幹線道路では、路上駐車や観光バスの駐車場待ちや駐車場の出入り等に伴い自動車の円滑な通行を阻害していることが問題視されている
- ・市民は一部地域において、駐輪場の不足を問題に感じている



現状と問題、上位関連計画、将来交通量の推計結果

課 題

移動

- ・ 総人口や生産年齢人口の減少に伴い公共交通の利用者が減少
- ・ 市内一部地域では「道路混雑」「交通違反」「マナー違反」、来訪者は「道路混雑」「駅、電車の混雑」に問題を感じている
- ・ 運転手不足に伴う路線バスの減便
- ・ 宅配便取扱個数の増加、ECの普及に伴う路上駐車増加の恐れ
- ・ 市内の交通渋滞は緩和傾向を示しているが、市民は休日の交通渋滞に問題を感じている
- ・ 自動車交通量は平日より休日の方が少ないが、自動車の平均速度は平日より休日の方が低い
- ・ 市民や利用者は路線バスの運行本数、運行間隔、運行時間帯に不満を有しており、事業者は路線バスの遅延や運転手不足に伴う減便を問題に感じている

公共交通の利用促進

公共交通サービスの維持・向上

休日を中心とした交通渋滞、オーバーツーリズムへの対応

安全・安心

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 災害時の救援・支援活動や復興支援を実施するための道路ネットワーク機能の向上が必要
- ・ 市道での交通事故件数は幹線道路と同程度に発生し、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
- ・ 65歳以上の高齢者では、駅やバス停までの移動可能な距離が短縮している
- ・ 市民は一般ドライバー、自転車やオートバイ、電動キックボード等の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
- ・ 幹線道路でも十分な歩行空間を確保できていない

高齢者等の移動支援

自転車・徒歩ネットワークの確保

交通事故のリスク低減

交通の更なるバリアフリー化への対応

自然災害の頻発・激甚化への対応

拠点形成

- ・ 新しいまちづくりではウォーカブルな都市空間の整備が計画されているが、既存街区は歩行空間等が狭隘
- ・ 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
- ・ 道路が狭く、歩車が分離されていない道路が多く、良好な歩行空間が確保されていない

拠点整備に伴う移動ニーズの変化、多様化への対応

道路ネットワークの強化

環境

- ・ 国によるカーボンニュートラルの推進に伴い、公共交通、物流分野における再エネの活用、モーダルシフト推進などの取り組みなどが進められている
- ・ 自家用乗用車における二酸化炭素(CO₂)排出量の占める割合が高い

CO₂排出量の抑制

3. 将来めざす交通像

基本理念

(案)快適に暮らしやすく、賑わいのある鎌倉を支え合う交通環境の実現

交通課題

公共交通の利用促進

公共交通サービスの維持・向上

休日を中心とした交通渋滞、オーバーツーリズムへの対応

高齢者等の移動支援

自転車・徒歩ネットワークの確保

交通事故のリスク低減

交通の更なるバリアフリー化への対応

自然災害の頻発・激甚化への対応

拠点整備に伴う移動ニーズの変化、多様化への対応

道路ネットワークの強化

CO₂排出量の抑制

目標

1.円滑な移動を支える

- 都市間や拠点間の活発な移動を支える骨格的な交通体系の充実を図ることで、都市間、拠点間の連携を強化するとともに、公共交通サービスが維持・向上することで、利用促進を図り日常的な移動の充実を目指す
- バス等の公共交通や物流などを支える道路環境の改善を目指す

2.安全・安心な暮らしを支える

- 高齢者や障害者を含め、誰もが安全・安心に移動し、生活するための交通環境の整備を目指す
- 都市の防災機能を強化するため、大規模災害時に備えた交通基盤の整備を目指す

3.拠点の賑わいを支える

- 過度に自動車へ依存しない都市を目指し、徒歩と公共交通を中心とした交通ネットワークの充実を目指す
- 拠点の都市機能を高めるために交通ネットワークの強化を図り、良好な歩行空間の確保を目指す

4.環境の負荷を減らす

- 2050年のカーボンニュートラルの実現に向け、運輸部門におけるCO₂の排出量の多くを占める自動車分野での対策を進め、環境負荷の低減を目指す

整理した課題と上位・関連計画の交通計画に係る目標や基本的な考え方から不足する視点を確認

不足する視点

上位計画・主な関連計画

■かながわ交通計画／都市交通の目標

- 1.交通網の充実による県内外・地域間の連携強化 (1)交流連携を支える交通網の構築 (2)既存の交通網を活かした公共交通の充実
- 2.地域交通ネットワークの確保・充実 (1)地域の移動を支える公共交通サービスの確保 (2)地域のニーズに対応した移動環境の充実
- 3.利便性、快適性、安全性の確保 (1)災害に強い交通基盤の構築と老朽化対策 (2)誰もが利用しやすく、安全で快適に移動できる環境づくり
- 4.環境負荷の低減 (1)エネルギー利用の効率化・大気環境の保全 (2)脱低炭素化の加速

■鎌倉都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針素案／交通体系の整備・保全の方針

- 1.都市計画道路等は、良好な交通ネットワークの形成に資するように配置
- 2.自動車交通は、極力公共輸送機関の活用を促進
- 3.交通施設計画は、交通管理にも十分配慮し、長期的視点に立って計画的に整備
- 4.交通施設の整備は、その構造等について、沿道環境への影響に十分に配慮し、快適な交通空間の整備に努める
- 5.生活道路等の交通施設は、歩車道の分離、交通安全施設等の整備を図る
- 6.既存の施設は、適時適切な維持管理により長寿命化を図るとともに、耐震化対策を進める、老朽化した施設は、改築等により機能更新を図る

■鎌倉市都市計画マスタープラン /交通システム整備の方針の考え方

- 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 (1)徒歩と公共交通を中心とした交通ネットワークの形成、交通利便性の確保 (2)市街地の防災性や景観等アメニティの向上への貢献 (3)ライフスタイルの多様化への対応
- 2.鎌倉市の特性に見合った交通環境整備 (1)低炭素まちづくりへの貢献 (2)休日や夏期の観光交通への対応 (3)既存施設の有効活用 (4)防災・減災まちづくりへの貢献
- 3.活力維持のための骨格的交通網の整備 (1)外周の骨格的な道路の整備強化による広域交通の処理 (2)緑により分節化された市街地構造を支える交通の整備
- 4.地域ごとの対応 (1)「古都継承地域」における歴史的市街地にふさわしい交通環境の実現 (2)「都市地域」における自動車交通の処理

■鎌倉市立地適正化計画／立地適正化計画の方針～公共交通ネットワーク～

- 1.拠点への公共交通によるアクセス性の向上
- 2.公共交通の円滑化に向けた道路網整備

■深沢地域の新しいまちづくり基本計画／地区周辺を含めた基盤整備計画

■鎌倉市交通マスタープラン(平成16年5月)／交通体系整備の基本方針

- 1.鎌倉の将来の活力を想像する交通環境の整備
- 2.古都鎌倉の歴史性を活かした交通需要管理施策の推進
- 3.幹線道路網の強化などによる住宅地での居住環境の保全
- 4.安全で快適に誰もが使いやすい交通施設の整備



以下の視点が不足しており、「4.環境の負荷を減らす」に視点を加える

- ・道路等の老朽化対策、維持管理や長寿命化
- ・既存施設の有効活用

基本理念

(案)快適に暮らしやすく、賑わいのある鎌倉を支え合う交通環境の実現

交通課題

公共交通の利用促進

公共交通サービスの維持・向上

休日を中心とした交通渋滞、オーバーツーリズムへの対応

高齢者等の移動支援

自転車・徒歩ネットワークの確保

交通事故のリスク低減

交通の更なるバリアフリー化への対応

自然災害の頻発・激甚化への対応

拠点整備に伴う移動ニーズの変化、多様化への対応

道路ネットワークの強化

CO₂排出量の抑制

目標

1.円滑な移動を支える

- 都市間や拠点間の活発な移動を支える骨格的な交通体系の充実を図ることで、都市間、拠点間の連携を強化するとともに、公共交通サービスが維持・向上することで、利用促進を図り日常的な移動の充実を目指す
- バス等の公共交通や物流などを支える道路環境の改善を目指す

2.安全・安心な暮らしを支える

- 高齢者や障害者を含め、誰もが安全・安心に移動し、生活するための交通環境の整備を目指す
- 都市の防災機能を強化するため、大規模災害時に備えた交通基盤の整備を目指す

3.拠点の賑わいを支える

- 過度に自動車へ依存しない都市を目指し、徒歩と公共交通を中心とした交通ネットワークの充実を目指す
- 拠点の都市機能を高めるために交通ネットワークの強化を図り、良好な歩行空間の確保を目指す

4.環境の負荷を減らす

- 2050年のカーボンニュートラルの実現に向け、運輸部門におけるCO₂の排出量の多くを占める自動車分野での対策を進め、環境負荷の低減を目指す
- 持続可能な道路整備と道路機能の保全のために、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を目指す

目標達成に向けた将来交通体系とネットワークのイメージ

議論するためのたたき台

