

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)

議 事 録

日 時：令和 7 年（2025 年）3 月 25 日（火）10 時～12 時
場 所：鎌倉市役所第 3 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】 ただいまより、第 18 回鎌倉市交通計画検討委員会を開催します。交通マスタープランの改定の検討といたしましては、第 3 回目ということになります。

それでは、委員の出席状況や注意事項などにつきまして、事務局から報告あるいは確認をお願いします。

【事務局（小川課長補佐）】 事務局の都市計画課課長補佐の小川と申します。事務局からご報告、確認等させていただきます。まず、本日の委員会資料について確認を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資料となります。「次第」、資料 1「委員名簿」、資料 2「第 17 回交通計画検討委員会議事録」、資料 3「第 18 回鎌倉市交通計画検討委員会当日資料」となります。また、事前に送付しておりました資料とは別に、本日「委員出欠表」、「席次表」を皆様の机上に置かせていただいております。以上となりますが、資料に不足などございますでしょうか。不足資料などございましたら事務局職員へお申し付けください。

次に、委員の改選についてです。神奈川県警察においては、3 月 13 日付で人事異動が発令され、鎌倉警察署交通課長の鈴木委員、大船警察署交通課長の鳥海委員、両名については異動となり、後任者に委員を委嘱させていただいたところです。新たに委員をお引き受けいただきましたのは、鎌倉警察署交通課長の大串委員、大船警察署交通課長の打田委員となりますので、ご報告させていただきます。

次に、委員の出欠状況についてご報告いたします。本日の鎌倉市交通計画検討委員会におきましては、WEB 会議による参加の方も含めまして、15 名の委員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、本日は中津川委員、山田委員は WEB によるご出席となります。また、国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局の宿谷委員は、事前に欠席の旨、ご連絡いただいております。一般社団法人神奈川県タクシー協会の横山委員は、本日出席の予定でしたが、急遽、所用により欠席の旨ご連絡いただいておりますため、お手元の資料につきましては出席となっておりますがご了承ください。

次に、本日の出席職員についてです。事務局は、都市計画課の職員により運営を行います。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、および道路課の職員が 5 名出席しております。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ります、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 点確認させていただきます。1 点目は、本日の会議資料の公開についてです。事前に送付しております会議資料については、特段、非公開と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します。

2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応募がございませんでしたので、この点についてご確認をお願いします。

3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等のため、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、本日委員会の途中に開催状況全景の写真を撮影し、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します。以上でございます。

【中村委員長】 ご説明ありがとうございました。ただ今、会議の運営について3点ご説明がございました。2点目の傍聴者はおられないということですが、1点目の会議資料については公開をするということ。それから、3点目にありました写真を撮影させていただくということですが、こちらについてはよろしいですか。

【委員一同】 異議なし。

【中村委員長】 それでは、異議がないようでございますので、会議資料は公開、撮影についてもご承知いただいたということで進めていこうと思います。それから、委員の改選についてご説明がございました。大変恐縮でございますが、本日ご参加いただきました二人の新しい委員の方に簡単に自己紹介をいただければと思います。最初に、大串委員からお願いいたします。

【大串委員】 初めまして。鎌倉警察署交通課長の大串と申します。専門は交通の中でも、交通の事故を中心に15、6年担当してまいりました。鎌倉警察署は初めてになりますけれども、安全・安心に生活できるような交通環境の整備に貢献したいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

【中村委員長】 ありがとうございます。続きまして、打田委員、よろしく願いいたします。

【打田委員】 おはようございます。大船警察署交通課長の打田と申します。よろしく願いいたします。鎌倉の大串課長さんと共に、この鎌倉市から交通事故を1件でも減らして行きたいという風に考えております。

【中村委員長】 それでは、以降は次第に従いまして進めてまいります。次第の二番目、「鎌倉市交通マスタープラン改定について」でございます。三つ議題が用意されておりますが、一つずつ説明いただいて議論、といった流れで進めて行こうと思います。

最初に「(1) 将来交通量推計の結果」を議題といたします。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) 将来交通量推計の結果

【事務局（大江担当課長）】 都市計画課担当課長の大江でございます。着席して説明をさせていただきます。本日の資料3となります、「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）」資料をご覧ください。本日は、将来交通量推計の結果および、その結果などを踏まえまして、交通課題と将来目指す交通像についてご議論をいただきます。

1 ページ目をご覧ください。まず、「(1) 将来交通量推計の結果」の報告に入る前に、前回の振り返り等をご説明させていただきます。このページは前回、前々回もお示しをしたものとなりますが、鎌倉市の地域区分を表したものとなります。

2 ページをご覧ください。計画の進め方についてです。本日は、令和6年度第3回となりまして、先程もご案内しましたが、将来交通量推計の結果を踏まえ、交通課題の整備、および将来目指す交通像についてご議論をいただきます。なお、令和7年度につきましては、当検討委員会を3回開催予定としており、次回、第4回につきましては令和7年7月頃、第5回につきましては、令和7年10月頃、その後、パブリックコメントを年内に実施をいたしまして、第6回を令和8年3月頃に開催し、令和7年度内に交通マスタープランの取りまとめを予定している所でございます。

3 ページ目をご覧ください。前回、1月25日に開催いたしました、第17回鎌倉市交通計画検討委員会での主な意見と回答・対応についてです。まず、市民アンケート調査結果に対するご意見では、腰越地域の交通渋滞について、「国道134号線の渋滞はオーバートーリズムにはそれほど影響がないと捉えているのか」といったご意見や、「免許を持たない高齢者等の移動支援には、高齢者以外の方々も対象に考えているのか」といったご意見、交通課題の整理につきましては、「将来のあるべき姿やよりよいサービスの展望など、具体的な施策を盛り込むのか」についてのご意見、道路ネットワーク向上の目指す方向性についてのご意見、「数値目標の設定」に関するご意見、「物流の取り扱い」についてのご意見、「交通マスタープランを実現する上での市民等との協働や行動変容、モビリティマネジメント、教育等の施策も計画に盛り込むべき」といったご意見をいただいております、それぞれについての回答と対応を整理したものととなります。

4 ページをご覧ください。ここからが将来交通量推計の結果となります。

5 ページをご覧ください。将来交通量の実施方針につきましては、前回、第17回鎌倉市交通計画検討委員会でお示しをしておりますが、改めて交通量推計の目的について整理をしております。交通マスタープランにつきましては、目標年次をおおむね20年としていることから、将来鎌倉市内に想定される交通状況を予測するため、市内の道路整備や周辺の高

速道路など、現在計画されております都市計画道路の整備や開発が見込まれる開発交通量を踏まえ、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や必要性を確認するために実施するものです。また、この推計結果から将来道路網の処理能力、都市計画道路の見直し方針で保留路線となっております由比ガ浜関谷線の一部区間のあり方、深沢地域における土地区画整理事業などによる開発交通の増加が周囲に与える影響について確認をしております。なお、交通量推計の条件につきましては、ページ下段の通り、基本とする道路ネットワークは平成 27 年時点の道路網とし、将来については基本とする道路ネットワークに計画されている全ての道路を加え、道路交通センサスの自動車 OD 表を使用し、深沢で計画されている土地区画整理事業、および中外製薬跡地開発による開発交通量の増加を見込んでおります。

6 ページをご覧ください。将来交通量推計の対象道路網となっております。市内の主要な道路に加えまして、現在計画されております都市計画道路を始め、横浜湘南道路や横浜環状南線といった周辺高速道路なども対象とした道路網としております。

7 ページをご覧ください。こちらは交通量の推計結果となっております。左の図面が現況を再現した結果となっており、右の図面が将来推計の結果となっております。この二つの図面を見比べますと、横浜湘南道路や横浜環状南線といった高速道路の整備による効果が大きく、海沿いの国道 134 号線を始め、北鎌倉駅前を通る、横浜鎌倉線や、若宮大路など、全体的に市内の交通量の減少が予測されております。

8 ページをご覧ください。道路の混雑度の推計結果です。混雑度とは、交通量を道路の設計基準交通量で割った数値になっておりまして、左の現況再現の混雑度を見ると、混雑度が 1.0 となる着色された道路が多数あるのに対し、右の将来予測では大幅に着色された道路が減少しています。この結果を見ますと、市内の道路網の需給バランスはおおむね保たれていることが予測されるとともに、深沢地域周辺についても、一部で着色している道路はありますが、混雑が連続して発生する可能性は低いことが予測されております。

9 ページをご覧ください。交通量推計結果から市内の交通量と混雑度の総量を比較したグラフとなっております。左のグラフが交通量の総量を比較した図となっております。通過交通については約 3 割の減少となりますが、内外交通、内々交通につきましては共に大きな変化はないことから、市内交通量の減少は高速道路等の整備が大きな要因として予測しております。右のグラフにつきましては混雑度の総量となりますが、予想される混雑度 1.25 以上の道路は大幅に減少することが予測され、市内の混雑度は大幅に改善されることが予測されております。

10 ページをご覧ください。都市計画道路の見直し方針で保留路線となっております、由比ガ浜関谷線の整備の効果についての検証結果となります。先程までの資料につきましては由比ガ浜関谷線を全区間整備する想定で検討を行っておりますが、このページでは由比ガ浜関谷線の効果を見るため、同線を全線整備した場合の道路の混雑度と、同線の保留区間を除いて整備した場合の混雑度を比較しております。左の図面が全線整備をした場合、右の

図面が保留区間を整備しなかった場合のものとなります。この結果を比較しますと、保留区間を整備しなかった場合には、保留区間と並行しております北鎌倉駅前を通る横浜鎌倉線や、藤沢鎌倉線などの道路混雑度は増加すると予測をされております。しかしながら、資料の 8 ページに戻っていただきまして、左側の図面で示しております現況の混雑度と比べると、保留区間を整備しなかった場合であっても、かなりの混雑度が緩和するものと予測をされております。この由比ガ浜関谷線につきましては、国道 1 号線から国道 134 号線を結ぶ、鎌倉の縦貫道となる重要な幹線でございます。推計の結果から見ると、渋滞の緩和の大きな要因が横浜湘南道路や横浜環状南線の整備であると予測されている中では、都市計画道路としての必要性については、それらの道路が開通し、実際の交通流の検証も必要ではないかと考えております。以上で説明を終わります。ご議論のほどよろしくお願いいたします。

【中村委員長】 ご説明ありがとうございました。交通量の推計結果のご紹介でございました。混雑が改善をされるということでございました。また、由比ガ浜関谷線については一部保留にした場合についても示していただきました。

少し前提条件の確認になりますが、6 ページに地図が付いており、将来の 2040 年のところでは、今と比べてどこの道路ができたという前提でやっているのかを簡単にご紹介いただけますか。

【事務局（大江担当課長）】 現在、都市計画道路として計画されている道路につきましては全て載せている形にしております。大きな所としまして、先ほどからお話をさせていただいている横浜湘南道路や横浜環状南線、外郭の高速道路の道路整備に加えまして、市外になりますが、藤沢市域となる横浜藤沢線について、途中で止まっている所を海沿いの 134 号線まで延長した線形で載せさせていただいております。

【中村委員長】 ありがとうございます。そうなりますと、市外あるいは藤沢市になりますが、そちらのネットワークができてくることにより、先ほど説明のあった通過交通がかなり減るという結果は、その辺りの影響や効果も大きいと思いますが、市内の都市計画道路も由比ガ浜関谷線も含めて全部整備できているという想定になりますか。

【事務局（大江担当課長）】 市内の都市計画道路につきましても、整備済みを想定したネットワークになっております。

【中村委員長】 ちなみに、今は整備率が何パーセントぐらいで、それが「現況で行くところだけ整備できます」というボリューム感はいかがですか。もうあと少しで整備できるという感じなのか、それとも 8 割から 100%になります、という状況でしょうか。要するに妥当性として、中々、今は一般の市はお金がないため、道路整備が順調に進む状況はあまり無く、

楽観的な見通しになっているのではないか、という確認になります。

【事務局（大江担当課長）】 概成済みも含めると、おおむね8割ぐらいは整備をされている状況になっております。

【中村委員長】 それがあと15年ですべて完成済みになるということで、そのような想定での推計ということでございます。この後はまた、(2)、(3)で交通課題をどう考えるか、そうした議論にも進んでまいります、今ご説明いただいた交通量の推計ということに関連してご質問ございましたらよろしくお願いいたします。

【谷口副委員長】 ご説明をどうもありがとうございました。一点だけ伺いたいのが5ページの前提条件のところ。推計の現況は2015年で、すでに10年くらい前になっており、これはコロナの前で、インバウンドもそこまでなかったが、最近は本当に激増しています。また、色んな社会状況が変わっているかと思いますが、もちろん、データがないので仕方ないと思いますが、将来推計はとても難しく、様々な政治的・社会的な状況に左右されます。インバウンドが激増しており、オーバーツーリズムが非常に有名な鎌倉の将来交通量が、このように大きく減ることは、とても楽観的にも聞こえます。インバウンドがこのままさらに増える可能性はどの様にお考えでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 ご質問ありがとうございます。おっしゃる通り、これは平成27年のOD表をもとに推計をしており、この交通量推計自体が万能なツールということではない、という風にも認識をしております。やはり距離や、道路の整備状況、道路の運行・走行できる速度、それらの入力値により大分変化が出るものということも認識をしております。現状としては、設計的な視点の中で推計をした結果ということで本日お示しさせていただいていますが、特に先ほどの由比ガ浜関谷線のところでも少し触れさせていただいたように、横浜環状南線や横浜湘南道路の効果というところが非常に大きく影響する部分だと思っております。そのため、都市計画道路の見直しという視点からは、やはりそのようなところの完成後に車の流れを実際に計測した中でしっかりと考えて行かなければいけないと認識しております。交通マスタープランにつきましても、そのような所を見ながら、目標年次は20年としておりますが、20年よりも早い時期でそれらの変化があれば、しっかりと見直しをしながら進めていくべきものと考えてございます。

【谷口副委員長】 ありがとうございます。交通マスタープランの中で、「これはあくまで今の段階のものなので、もし何かの社会情勢が変わったりした部分は変えます」というように、「もう一度考え直します」という事を計画に書いておくの良いと思います。「需要予測が外れたじゃないか」と指摘を受けることもありますので、そのようにならないようお願い

します。

【中村委員長】 ありがとうございます。その他はいかがですか。

【奈須委員】 将来推計は専門ではないのでわからないのですが、都市計画決定されている道路を全部整備できることを見込んで、このようなプランを立てて良いのでしょうか。25 年先のところで、例えば、由比ガ浜関谷線は何千億円レベルの工事費が掛かるかなと思います。それが整備できますということをしっかり言えるのか、その見込みがない中で都市計画決定しているから整備できるものだ、として推計していくと、全体が崩れてしまうのではないのでしょうか。その辺の在り方が現実問題としてなるのかどうか、先ほど、谷口副委員長がおっしゃいましたように、少し楽観視して見込んでしまい、それを計画に載せて本当に良いのかどうか、土地利用規制を将来に渡ってずっと敷き続けてよいものかどうか、というところが疑問に思いました。

それからもう一つですが、横浜湘南道路と横浜環状南線ができて、134 号線の交通量が顕著に減ると推計しているが、この 2 本の道路を作ることによって 134 号線が減るということで作られているかと思うが、実際問題としては江ノ電さんがいらっしゃる中ですが、ゴールデンウィークなどの時に「混んでいるから歩いていこう」みたいなことをしても、実際にはアトラクションに乗るような感じで江ノ電には待ってでも乗る、134 号線のドライブコースとしては海が見えるというところが欠かせない人達もいらっしゃるのかなと思います。その辺の数値が盛り込まれて、こういう数値を出しているのかどうか、その辺が疑問に思います。以上です。

【中村委員長】 ネットワークの想定が楽観しすぎの恐れはないか、といった指摘と、もう一つは、計算上はそうかもしれないが実際は観光や、そういったことで来る人も少なからずおられるという、こういった 2 点が大きなポイントだったと思います。以下、事務局の方でお考えはありますか。

【事務局（大江担当課長）】 ご意見ありがとうございます。都市計画道路につきましては、委員がおっしゃるように、必ずしも都市計画道路が令和 22 年の段階で整備がされているかどうかというのは定かでない、というところはあるかと思っております。しかしながら、推計という視点では、計画している道路は整備されるべきという視点を持ってネットワークの方は推計をしているところでございます。実際の交通の流れにつきましては、先ほど谷口副委員長からもお話がありましたように、実態を捉えながら整理・見直しをしていくべき視点というふうに考えているところでございます。それから、もう一点、134 号線の通過交通等についてですが、この交通量推計につきましては、やはり観光的な視点というよりも、発着のポイントと道路のネットワークという視点の中で、車の動きというところに着目をし

て整理したものとなっておりますので、実際、遠方から来られる観光客の方がどのようなルートを使うかについては、例えば、「海が見たいから 134 号線を通りたい」等の視点は、中々この推計の中では反映できないところではあるかと思っております。ただし、外郭道路ができることにより、鎌倉を目的としていない方々につきましては鎌倉を通らずに移動して頂けるといことで、通過交通については一定数減るのではないかというふうに想定するところでございます。

【中村委員長】 ありがとうございます。技術的な限界というのもあり、大きなマスで見るところと、個別の地域特性に応じた分析というのが中々一致できないところがありますので、そこは冒頭に谷口副委員長がおっしゃったように、全体の中で捉えて、将来、全体を把握した時にちゃんと見直すということも意識していく、ということかと思えます。その他はいかがでしょうか。

【吉田委員】 素朴な質問なのですが、6 ページに「将来交通量推計の対象道路網」とありますが、現況の道路網がどのようになっているか、少し分らないです。表記しているものは道路の種類かと思えますので、今ある道路がどれで、将来推計で今はないが整備される予定の道路がどれか、ということがわかりやすくなると良いのかなと思えます。

【中村委員長】 先ほど概成済み含めて 8 割ぐらいとおっしゃったものの残りがどこから分らない、ということですよ。それはまた、ぜひ資料としていただけるとよいかなと思いますが、今はここで示して、例えば、「計画上は 4 車線だが、現況は 2 車線の道路になっています」等、そのようなものがあればご紹介いただけますか。

【事務局（大江担当課長）】 今、鎌倉市の都市計画決定している道路の中で、全く現況にない道路というのは、由比ガ浜関谷線ぐらいであり、それ以外については、道路幅員がしっかり取れてないところも含めると、道路形態としては整備もしくは通行できるような状況となっているところが多々ございます。例えば、7 ページとか、次のページを見ていただきますと、これは鎌倉市内の部分に限定した見え方にはなりますが、左側が現況、右が将来で、これを見ていただいても、由比ガ浜関谷線以外は道路的にはほぼ入っている状況となっております。ただし、現況について、もう少し広い対象道路網や、将来の対象道路網と比較できるような図面が入っておりませんので、そこについては図面を追加して、分かるような形に作っていききたいと思います。

【中村委員長】 よろしいですか。

【小川委員】 5 ページの前提条件に関する事で、いくつかお伺いさせていただきたいと

思います。まず一点目なのですが、先ほどの谷口副委員長の質問とも関連しますが、2015 年の OD 表を現況とし、2040 年を将来ということで推計をしているのですが、そもそも 2015 年と 2023 年と現在で、どのくらい交通の渋滞や、交通量が増えているか、何%くらい増えているか、もしそのような数値やデータがあれば教えていただきたいというのが一点目です。

それから二点目が、深沢地域の開発交通量の中で一日の自動車発生集中量が約 1.9 万台と書かれているのですが、これはどのような考え方で算出されたかのイメージを教えてください。

三つ目は、OD 表というものが出てくるのですが、この OD 表は大体どのくらいの頻度で更新されるものなのか、基本的な情報として教えていただければと思います。以上、三点よろしく願いいたします。

【事務局（大江担当課長）】 交通量の平成 27 年と現在というところについては、こうしたしっかりとした数値の中での比較はできていませんが、第 1 回の検討会の資料の中で、平成 17 年（2005 年）、平成 22（2010 年）、平成 27（2015 年）、令和 3 年（2021 年）ということで、市内の主要な交差点等の交通量については比較した資料をお示しさせていただいております。その中を見ると、平成 17 年当時と比べますと、令和 3 年には全体的に減少傾向にあります。一方で、平成 27 年と令和 3 年の比較をすると、同等のところ、もしくは若干増加をしているというところは資料の方から確認を取れています。

また、深沢地域の開発交通量につきましては、深沢地区土地区画整理事業が事業計画認可を取りまして、事業を進めているところです。そこにつきましては今現在、元々あった JR の大船工場が更地になり、そこに鎌倉市の新たな第三の拠点として新たなまちづくりを見込んでいます。その中には、もちろん住宅だけでなく、商業や業務、公的な新庁舎も含めて複合的な土地利用を予定しておりますので、今の更地の状態に新たに建物が建った時にどのくらいの交通量が発生集中するのかを算出しています。

また、中外製薬のところにつきましても、これまで研究施設だったものが、新たな研究所と、商業施設等、マンションを含めて土地利用するということで、そこから発生する交通量を見込みますと、深沢地域では約 1.9 万台の新たな発生集中が発生するというところで見込んでいます。

それと OD 表につきましては、今は平成 27 年の OD 表ということですが、原則 10 年に一度の更新となりますので、おおむね今の予定としましては、令和 8 年ぐらいには新たな OD 表が出てくるのではないかと見込んでいます。

【中村委員長】 ありがとうございます。他にはいかがでしょうか。では、私から一点だけ、先ほどオーバーツーリズムの話になりましたが、今の自動車交通量の話というのは、基本は平日ですよね。休日については何か将来を議論できるような材料はあるのでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 第16回鎌倉市交通計画検討委員会の中で、交通渋滞の資料の検討をさせていただいております。その中で平日と休日についての資料も提示をさせていただいております、交通量的には休日の方が若干少なめです。

【中村委員長】 現況ですね。将来という意味ではないわけですか。将来予測という意味ではデータはないけども、現況の中でこれから進めていくと理解しました。

それでは、(2)の議題に移っていききたいと思います。「(2) 交通課題の整理」でございます。こちらの説明をしていただいた後に、議論を進めていききたいと思います。説明をよろしくお願いいたします。

(2) 交通課題の整理

【事務局（大江担当課長）】 続きまして、「(2) 交通課題の整理」についてご説明をさせていただきます。11ページをご覧ください。ここでは課題を抽出するために、前回、前々回の鎌倉市交通計画検討委員会で整理をしました改定の視点から抽出した問題に対しまして、将来交通量推計や、地域公共交通計画の検討過程から見えた課題を加え、「移動」、「安全安心」、「拠点形成」、「環境」の4つのカテゴリーに分類をしました。それぞれのカテゴリーの定義につきましては記載の通りとなっております。

12ページをご覧ください。黄色いセルで着色をしております鎌倉市の概況につきましては、人口構造の変化に係る問題としまして、公共交通利用者の減少は「移動」、高齢者等の移動のしづらさ、バリアフリーへの対応につきましては「安全安心」に分類をしまして、オーバーツーリズムに係る問題として、自動車や公共交通の移動のしやすさといった問題を「移動」に分類をしております。また、同様に青いセルで示す交通を取り巻く概況につきましては、路線バスやタクシーの運転手不足に係る問題、ウォークブルの推進に係る問題、物流の変化に係る問題、カーボンニュートラルの推進に係る問題、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係る問題、自然災害の頻発や激甚化への対応に係る問題を、それぞれのカテゴリーに分類しております。

続いて、13ページをご覧ください。このページは、鎌倉市における交通状況から出た問題となりまして、中段の赤枠で囲っているところになりますが、新たに地域公共交通計画の策定を行っております、鎌倉市地域公共交通活性化協議会における公共交通の現状と問題といたしまして、市民や公共交通利用者、交通事業者から見た問題を加え、さらに下段の赤枠となりますが、将来交通量推計の結果から見た道路整備状況に係る問題を追加し、全体としましては、交通渋滞の緩和に係る問題、生活圏の交通環境、生活道路での交通事故に係る問題、路線バスのサービス水準の低下と公共交通の状況に係る問題、交通ルールの啓発に係る問題を、それぞれのカテゴリーに分類をしております。

続いて、14 ページをご覧ください。ここで示す、上位関連計画につきましては、前回までの資料では「交通マスタープラン改定」としておりましたが、誤解を招く表現となっていましたので、区分名称を修正しております。この項につきましては、コンパクト＋ネットワークに係る問題、快適な歩行者・自転車ネットワークの整備に係る問題、住宅地内の交通環境に係る問題、駐車需要の対応に係る問題をそれぞれのカテゴリー別に分類をしております。

15 ページをご覧ください。このページでは、今、ご説明をさせていただいた 12 ページから 14 ページでカテゴリーに分類した問題を集計し、それぞれの分類から課題を抽出しております。まず、移動についての課題については、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とし、安全・安心について、地域の課題については、高齢者等の移動支援、自転車徒歩ネットワークの確保、交通事故のリスク軽減、交通の更なるバリアフリー化への対応、自然災害の頻発・激甚化への対応とし、拠点形成については、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とし、環境については、CO2 排出量抑制とし、それぞれ整理をしております。なお、ここで整理した課題については、次ページ以降で基本理念や、基本理念を実現するための目標について進めてまいりますので、問題に対するカテゴリーの区分や課題としての抽出についてご意見をいただければと思っております。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。それでは、ただいまのところに関しまして、質問などございましたらお願いいたします。

15 ページに 4 つの区分ごとに課題が右側に整理されておりますが、「移動」という上の赤いところの公共交通関連は、主として休日の観光ということと思いますが、休日対応を課題として掲げていますので、先ほどの交通量推計の結果も踏まえ、いわゆる自動車交通としての平常時の移動についてはもちろん、いくつか混雑の緩和は起こるのですが、大きく課題として取り上げるようなことではなく粛々と対応していき、どちらかと言うとここに挙げるようなことが大事という認識をして取り組むべきではないかと、そういう整理ということですかね。

【進藤委員】 観光協会の進藤です。肌感覚みたいなところですが、オーバーツーリズム対策は、やはり観光に携わる身としては大きな課題になっており、その対策も取られているのですが、「移動の手段として平日よりも休日の方が自動車交通量は少ない」という大前提で前回もお話されていますが、自動車の平均速度は平日より休日の方が低いのですとか、市民の意見とすると「休日の出かける時の交通渋滞がやっぱりオーバーツーリズムの最大の課題だ」と言うときに、「休日の方が交通量は少ない」と言い切るのが感覚的にしっくりこないと前回から思っているところです。それで、その対策をどうしていくかというところで、「休日は平日より少ないから、今のところ大丈夫」のような聞こえ方が、計画としてまとめている

く上では、やはり課題としてしっかり捉えていただきたい、ということがありますが、その辺の考え方を教えていただければと思います。

【事務局（大江担当課長）】 ご質問ありがとうございます。交通量として単純に比べた時には、車の台数としては休日より平日の方が多いいということでは申し上げてはおりますが、交通渋滞については量だけに囚われるものではないかと思っております。例えば、道路が狭い中を歩行者が歩いており、車が走り辛い環境があれば、それが原因となり渋滞になる、といったことも当然考えられるかと思っておりますので、こちらの課題の中で挙げている、「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」ということにつきましては、例えば、交通需要管理施策などで「平日より休日の方が少ないから何もなくていいのだろう」ということでは決してなくて、実際に休日につきましても渋滞が発生しているものですので、それに対応するようなことも交通マスタープランの中ではしっかりと挙げて整理をしていきたいと思っている所でございます。

【中村委員長】 よろしくお願いいいたします。他にはいかがでしょうか。

【阿由葉委員】 江ノ島電鉄の阿由葉です。私は鉄道の方を担当させていただいております。先ほど、オーバーツーリズムのお話も出ていた中で、私は鎌倉に 50 数年住んでいます、やはり休日の方が車は圧倒的に多いイメージがあり、市民の方々、私も含めて、植えついているのではないかと思います。元々混んでいるところにインバウンドの方がプラスされるようなイメージで入ってきていらっしゃる。インバウンドの方はどちらかというと、車での流入というよりは市内に鉄道等で入られた後、徒歩で移動しており、その見た目の多さというところで際立っているのかなという風に思っております。

先ほど、計画道路等の話もありまして、134 号線の渋滞が緩和されるということで、その辺も部分的に改良がされていたり、鎌倉高校前の踏切のところが修正されたり、そういった効果もある中で、やはり藤沢までは片側 2 車線の 4 車線道路できているところを腰越あたりで片側 1 車線の 2 車線になって、物理的な制約で渋滞が発生してしまっていることも否めないかなと思っております。

少し戻るのですが、先ほどの鎌倉市の地図の中で、弊社の電車が走っているところ、これは 134 号の渋滞がなくなっても混雑が続いてしまうのかなと考えていたのですが、やはりインバウンドの方云々というところよりも、市民の方がオーバーツーリズムを受け入れられるような施策といいますか、共存していく施策も計画に盛り込んでいくことが重要かと思っております。ただし、インバウンド嫌い、観光客の排除みたいな風潮にもなってしまう恐れがあるかなと考えますので、少し計画の趣旨とはずれてしまうところかもしれませんが、「観光地・鎌倉」というところで共存も考えていく必要があるのかなと感じました。

【中村委員長】 ありがとうございます。課題に、例えば、休日の最後に「オーバーツーリズムへの対応」とさらっと書いてはありますが、しっかりと取り組んでいくことを期待されているということかなと思います。

【事務局（大江担当課長）】 ご意見ありがとうございます。今回の鎌倉市交通計画検討委員会で議論していただいておりますのは、交通マスタープランということですので、基本的には車や歩行者、自転車というものが対象になってくるかと思っております。その中の歩行者というところについては、観光客という視点も当然あるかと思っておりますので、観光客に対する視点もしっかり持ちながら、交通マスタープランの取りまとめについては行っていきたいと思っている所でございます。

【中村委員長】 ありがとうございます。その他はいかがでしょうか。ちなみに、今少し話題に出た 134 号関連なのですが、西側の方は片側 2 車線の両側 4 車線で、腰越辺りから東にくと片側 1 車線の両側 2 車線道路になっているという現況ということですね。この管理者は国の直轄になるのか、神奈川県になるのでしょうか。また、東側の両側 2 車線道路のところは、今は都市計画道路で整備できている道路という理解ですかね。

【塚本委員】 参考までに、もしお持ちであれば、第 1 回資料の 27 ページに、鎌倉市内の都市計画道路の整備状況の図面がございます。134 号線につきましては元々 2 車線の計画でございまして、こちらについては既成済み。いわゆる大体整備が終わっているという路線の位置付けになっております。

【中村委員長】 ありがとうございます。少し話が変わってしまうのですが、例えばですが、防災とか、海沿いの道路ということもあるので、防災面という意味での課題であるとか、そういった意味で言うと代替路線についてなど、そのような議論はありますか。

【塚本委員】 県の方としても、緊急輸送道路という位置付けを取っておりますので、基本的な幹線道路については 134 号線などではありますが、津波の影響で 134 号線が絶たれてしまった場合のリダンダンシーとして、少し通りづらく、代替路線がないような状況は望ましくなく、地域全体のリダンダンシーとしては、国の方で整理を進めていただいている横浜環状南線や横浜湘南道路は重要な道路一つです。

【中村委員長】 これが都市計画道路の整備状況の地図ですか。

【塚本委員】 赤が概成をしている道路ということで、海側の道路はほぼ整備が終わっているという状況です。その他、県で管理をしておりますのは、鎌倉市内から藤沢に抜ける藤沢

鎌倉線で、こちらの幅員の不足は少しありますがほぼ概成済みです。また、八幡宮から北鎌倉を通過して大船に抜ける道路についても赤で印をつけていただいておりますので、こちらでも整備済みです。参考までに、先ほどご質問があったかと思うのですが、計画に係るということでオレンジ色になっているところが恐らく、「計画があるのだけど道路が未整備の状況」のところという位置付けと捉えております。

【中村委員長】 ありがとうございます。その他、この課題の整理に関してご意見がありますか。課題というか、三番目の将来像、交通像との関連で見ないといけないかもしれませんが、少し個人的に思う話が一点ございます。先ほど、外国人観光客の方の話もあり、電車でお越しただいて、市中では歩いているということが多いという話もありました。あるいは一方で、道が狭くて車と歩行者、自転車が錯綜しているという話もありました。例えば、15 ページの四つの視点の整理で言うと、「拠点形成」というものの拠点というのは何かわかりませんが、例えば、観光地周辺と思って眺めた時に、左側に推計結果が整理されていて、「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」といったことがあります。これらの答えが、抽象的であり、何をやるのか、先ほどの質問で「車道はできています」ということからすると、課題としては歩道あるいは自転車走行空間みたいなものが足りなくて概成になっているところをしっかりと整備する、ということかと思えます。書くとしたら、そういう意味でいくと「ネットワークの強化」みたいな、強化といっても何が強化かわかりませんが、もう少し、左側の問題意識に沿ったかたちで右側を書くようなかたちにした方が、市民としてどういう課題認識をしたのかがわかりやすいのではと思います。ここだけ見ても何をやるかわからないという気がしたので、少しご検討いただければと思います。

【事務局（大江担当課長）】 ありがとうございます。道路ネットワークの強化については、少し言葉の見直しをさせていただきたいと思います。

【中村委員長】 では、それでよければ、(3) の交通像の議論をさせていただいて、それでまた戻ってきて検討する形で見ていただければと思いますので、「(3) 将来めざす交通像」について、資料の説明をお願いいたします。

(3) 将来めざす交通像

【事務局（大江担当課長）】 続きまして、「(3) 将来めざす交通像」について説明をさせていただきます。16 ページをご覧ください。ここでは、これまで整理をしてきた交通課題を踏まえ、将来目指す交通像の実現に向けた基本理念と目標、および将来交通体系とネットワークのイメージについてご説明をさせていただきます。

17 ページをご覧ください。将来目指す交通像を描くための基本的な考え方を整理しております。左側の交通課題については先ほど説明した通り、鎌倉の概況、交通を取り巻く概況、鎌倉市における交通状況、上位関連計画から見えた問題をカテゴリーで分類し、課題として整理したものとなっております。赤枠が「移動」、緑枠が「安全・安心」、黄色枠が「拠点形成」、青枠は「環境」に区分したものとなっております。この課題を踏まえまして、交通マスタープランで実現すべき基本理念を、「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」と置かせていただいております。この基本理念を実現する目標といたしまして、「移動」については「円滑な移動を支える」、「安全・安心」については、「安全・安心な暮らしを支える」、「拠点形成」については、「拠点の賑わいを支える」、「環境」については「環境の負荷を減らす」と整理をしております、取り組むべき目標としております。

18 ページをご覧ください。前のページは課題から見た目標設定となりますが、課題を解決することだけが交通マスタープランの目指す方向性ではないことから、改めて鎌倉市交通マスタープランの上位関連計画となります、「かながわ交通計画」、「鎌倉都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「鎌倉都市マスタープラン」、「鎌倉市立地適正化計画」、「深沢地域の新しいまちづくり基本計画」、および現行の鎌倉市交通マスタープランで示されている、目標や方向性との整合性の確認をしております。その結果、上位関連計画の目標方針とおおむね整合が図られていることが確認できましたが、道路等の老朽化対策、維持管理や長寿命化といった視点や、既存施設の有効活用といった視点の不足が見えております。

19 ページをご覧ください。鎌倉市の交通の課題から見た目標に、上位関連計画の目標方針から見えた視点を赤字の通り加えまして、改めて案として整理したものとなります。なお、令和7年度からの施策等の検討につきましては、本日お示ししております基本理念や、基本理念に基づく目標、目標を実現するための方針を踏まえて進めていきたいと考えておりますが、現時点では、鎌倉としての地域性が薄いというところもございますので、今後の交通施策や地域別構想とともに整合が図れるように、このページにつきましては随時更新をしていきたいと考えているところでございます。

続きまして、20 ページをご覧ください。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図となります。令和7年度の交通施策の検討や、地域別構想の検討に向けまして、これまで議論いただいております内容を踏まえ、今後の議論の叩き台として作図したものとなっております。この図面の視点としましては、鎌倉市が目指す三つの拠点として、「鎌倉拠点」、「大船拠点」、「深沢拠点」と、地域活性化拠点として、「腰越駅周辺」、「玉縄城跡周辺」となる2地区を図示すると共に、拠点間を結ぶ動線や駅から住宅地を結ぶ動線、鎌倉地域についてはオーバーツーリズムによる渋滞対策として、交通需要マネジメント施策の導入エリア、合わせてパークアンドライド駐車場を図示しております。また、広域安全交通体系といたしまして、横浜湘南道路や横浜環境南線を利用した高速バスや、海上交通による輸送についても想定される交通手段として図示をしております。令和7年度の検討において、この図面をブラッシュアップしていければと考えておりますのでよろしくお願いいた

します。以上で説明を終わります。

【中村委員長】 ありがとうございます。これで今日の資料を全部説明いたしましたので、戻りながらも含めて、色々ご意見をいただければと思います。

【谷口副委員長】 ご説明ありがとうございました。非常にきれいにまとまっており、納得できる内容かと思いました。先ほど委員長がおっしゃっていた、15 ページの道路ネットワークの強化だけでなく、例えば、これをまとめると「歩行空間の質の向上」とかを並記するとか、そういったことも考えられるのかと思い見ていました。15 ページがそうであれば、17 ページ左側も、「道路ネットワークの強化」だけではなく、もう少し「歩行空間」や「質の向上」的なことが入るのではないかと思います。また、18 ページの下にある、確かに上位計画の補足がこの二つだというのはとても分かりやすくまとまっていますが、「既存施設の有効活用」は、「安全・安心な暮らしを支える」と「CO2 排出量の抑制」の両方に係りそうな気がしております。このようなものをどのように書けばよいか代案がないですが、この後の 19 ページのところに、真ん中の赤字のところですが、「ライフサイクルコストの削減を目指す」ということは、四番の「環境の負荷を減らす」に関わりますので、並記するか等、工夫いただきたいと思います。

【事務局（大江担当課長）】 ご意見ありがとうございます。先ほどの交通課題については、15 ページと連動したかたちになってくるので、15 ページを変えれば、17 ページについても修正していくことになるかと思っております。また、課題に関わる目標の設定については、基本的には色んな理由や原因については重複し、多々、目標に重なる部分があるかと思っております。そのような部分については基本的には影響の大きい方を優先しながらお示ししているところなのですが、ライフサイクルコストの削減というところにつきましては、どちらかという「安全・安心」よりも「環境負荷」というところの影響が多いかと思っておりますので、そのような部分については適宜見直しをしながら、再整理をさせていただければと思います。

【小堤委員】 バス協会の小堤です。乗務員不足ということでバスの減便等で皆さんにご迷惑をお掛けしているところであります。運賃改定を行いまして、乗務員の待遇改善を進めておりますが、中々、一朝一夕にはならない状況であります。そのような限られたバス運転手さんの中で、効率を良くすることによって、少しでも皆さんにご迷惑を掛けたくないような取り組みが大切だと思っております。その中で、17 ページの「円滑な移動を支える」の 2 つ目で、「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」ということで記載していただき、ありがとうございます。先ほどから「鎌倉市は道が狭くて渋滞が多い」ということでありますが、一般的にバスの専用レーンや優先レーンを設けていただくとスムー

ズにバスが走ることができますし、また、PTPS（公共車両優先システム）を導入していただくことによっても効率的なバスの走行ができるということで、繰り返しになりますが、そういった点で道路環境の改善をぜひご検討いただければと思います。

【中村委員長】 ありがとうございます。ただいまの小堤委員の意見の関連で何かコメントはありますか。

【事務局（大江担当課長）】 バスの専用レーン等になりますと、やはり2車線以上の道路が必要である等、ハード的な部分があるかと思います。一方で、PTPSであれば、もしかしたら試験的な話として対応できるかもしれませんので、そういったことも含めて考えていきたいと思っています。

【平松委員】 質問ではなくて意見になるのですが、19ページの交通課題と目標というところで伺っており、緑のところに「自転車・徒歩ネットワークの確保」という課題があり、右側の目標を見ると少しざっくりしていると思いました。また、そこがそのまま左になるのは少し疑問があったことと、目標の方で、「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る」というところが「歩行空間の確保を目指す」というところとリンクしているかなと思いました。

それと、一方でこれらに関する感覚なのですが、私は行政評価委員というものを数年間やっており、交通を評価させていただいていますが、いつも課題があり、こういう目標が挙げられますが、中々進んでいないということはずっと実感しています。その理由というのは「狭い」というところが分かっているので、特にいつまでこの課題が載せられていて進んでいないというところに、やはり市民としてモヤモヤしており、何とかならないかと思っています。やはり一番は公共交通機関が充実してくると、そのような部分が進むのかなと感じてはいますが、人手が足りないということも伺っておりますので、全体的な課題として進んで行けばいいなと思いました。

【中村委員長】 ありがとうございます。二つ課題がありました。事務局からコメントはありますか。

【事務局（大江担当課長）】 交通の課題が中々解決しないというご意見だったかと思いますが。市としても、道路混雑ということにつきましては、パークアンドライドであるとか、鎌倉フリー環境手形、主に観光客の方々が鎌倉市内中心部に入る場合は公共交通を使って入る、もしくは自宅から公共交通を使って鎌倉観光していただく、そういった施策については平成13年度以降、継続的に実施しております。そういった施策についても、今回の交通マスタープランの中でも、交通需要マネジメント施策の一部として捉えながら書き込みをし

ていきたいと考えております。

それと、「自転車・徒歩ネットワーク」であるとか、そういったところが左の課題と右の目標のつながりが今一つ見えないのではないかと、という意見については、内容についてもう少し整理しながら、目標としている、例えば「安全・安心な暮らしを支える」の下にいくつか並べていることもありますので、そうしたところでしっかりご説明できるようなコメントを足しながら修正していきたいと思います。

【中村委員長】 ありがとうございます。具体の施策は4回目、5回目、次回、次々回の鎌倉市交通計画検討委員会でご議論いただければと思いますが、一方で今あったように、「ずっと課題の解決が進まない」というのも現実問題であると思しますので、ソフトを含めた議論が必要なのかなとの感想を持ちました。その他はどうか。

【奈須委員】 私の感覚的なところなのですが、全体的にこの17～19の目標のところは市民目線、市民の視点に感じてしまいました。私の立場的に、経済活動の向上みたいな視点を、どのようなかたちで入れていただけるのか分かりませんが、少し工夫いただけると大変ありがたいです。

【中村委員長】 具体的に言うと、物流関係もありますし、道路交通の円滑さというのもあると思います。

【事務局（大江担当課長）】 ご意見ありがとうございます。経済、物流、商工業に関わる内容になるかなと思えます。見え方的には市民的な見え方になっていますが、「円滑な移動を支える」というところにつきましては、商工業者の方々の経済活動の向上にも寄与する部分だと思っております。中々見えていない部分につきましては、もう少し経済活動というところ、商工業という視点が少し見えるような言葉も入れながらとりまとめをしていきたいと思います。

【中村委員長】 よろしく願いいたします。他にはいかがでしょうか。少し質問になるのですが、18ページに色々な上位計画が謳われているところの、交通関係のものが抜粋されて載っておりますが、例えば、鎌倉市都市計画マスタープラン関係で言うと、上の方に「ゆとりとうるおいのある市民生活 （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」とか「アメニティの向上への貢献」ということがあったりしますし、前回の鎌倉市交通マスタープランで行くと、例えば③に「住宅地での居住環境の保全」と謳っておりますが、こうした内容は19ページの整理の中に含まれていると言えば含まれているとは思いますが、今回この交通像というかたちで基本理念と課題と目標ということで整理していただいたのですが、こうやってしまうと失礼ですが、平板というか、どこに持っ

ていっても通じそうな中身になっているところがあると思います。少し、交通マスタープランをこれから議論してまとめていくにあたって、従来型の継続型でやっていくものももちろんありますが、新たな取り組みや、「少し変えた取り組みにチャレンジしてみたいんだ」みたいな、そのような議論が事務局の中で出てきていけば、少しご紹介いただければと思います。

【事務局（大江担当課長）】 ありがとうございます。先ほどのご説明の中でも、基本理念と目標につきまして、現時点で鎌倉としての地域性が薄い見え方になっているため、実際、どういったものがそこを埋めるものなのかというのは、まだしっかりと見えているわけはありませんが、「鎌倉らしさ」というところを交通マスタープランの中にも入れていきたいと思っております。そのきっかけとなるのは、地域別の構想であったり、交通施策であったり、「どんなものをやるんだ」という中に、「じゃあ、なんでそれをやるのだ」という裏返しの部分はございますが、そういうところで少し、「鎌倉らしさ」というところを見えるかたちで整理をしていきたいという風に考えているところでございます。

【中村委員長】 「鎌倉らしさ」というところの掘り起こしの中の議論の中で、改めて地域別というのを加味していき、少し深めていきたいということですね。ということは、やはり4回目、5回目でということになるのかなと思います。ということで、今日色々いただいた意見を踏まえて、具体の施策なり、具体の地域別の対応なりが出てくることになりますので、「こんなことを考えている」ということがあれば、言っていただけるとありがたいと思います。

【谷口副委員長】 先ほど、委員長がおっしゃっていたことと同じことを感じております。20 ページの先ほどの図を見てもあまりワクワクしないというか、委員長は「平板」とおっしゃっていましたが、ぜひ「どういうまちにしたいのか」、「そのためにどういった交通環境が必要なのか」ということが強く伝わるような計画にしていきたいと思います。先ほど、「市民と観光客の共存」という話がありましたが、キーワードとしてとても鎌倉らしい良いキーワードだと思いますので、そのようなイメージ図というのも中々難しいかもしれませんが、ぜひ概要を市民の方が読んだ時に「ああ、こういう風にしたいな」と思えるような、そこを共有できるような計画にしていただけるといいなと思います。

【中村委員長】 ぜひ、よろしくお願いいたします。

【小川委員】 先ほどから「オーバーツーリズム」や「混雑」という言葉が出ていますが、それは我々がモノレールという事業なので、いつも混んでいるわけではなく、時間帯であったり曜日であったり、混雑するタイミングというのはある程度集中しています。これを

交通事業者としてはいかに平準化・分散化するかということが一つの課題になるという中で、混雑しているからどうこうという話と、時間を区切って少し混雑を緩和する等、そのような視点も盛り込んでいけるとより良い、先進的な鎌倉らしいものになるんじゃないかと感じています。

【中村委員長】 ありがとうございます。そういったことは事業者さんだけでできる話ではなくて、色んな立場の方々が取り組む、いわゆる TDM の意識みたいな話もありますので、色んな方々の取り組みの中での話だと思えますので、非常に大事なお意見かと思えます。他にいかがでしょうか。WEB でご参加いただいている委員からも何かありましたら、お声をあげていただければと思います。よろしいでしょうか。

今ごろこのような話をして申し訳ないのですが、先ほど、13 ページで「地域公共交通活性化協議会の議論が加わりました」というものが出てきておりましたが、道路ネットワークの強化みたいな課題の整理があり、ここまでの議論が流れてきていますが、こちらの地域公共交通活性化協議会さんとはどういう形でこれから議論が進んでいくのでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 現在、鎌倉市交通計画検討委員会で交通マスタープランのご議論をいただいております。一方で、地域公共交通活性化協議会の方では、地域公共交通計画の策定に向けて議論しております。この地域公共交通計画につきましては、コンパクト・プラス・ネットワーク、立地適正化計画のネットワークの部分に当たるものになっておりまして、そこについても基本方針であったり目標であったり、目標値も捉えながら実現に向けた施策、施策については実施主体だったり機関であったり、そういった諸々込みの形での計画作りになってきます。イメージ的には、この交通マスタープランにつきましては少し広い目線での計画、地域公共交通については、「鎌倉市内の中で何ができるのか」という、かなり地域性を含めた計画になります。ただし、両方とも交通に係る施策を示すものとなっておりますので、当然、双方が連携した視点を持って、齟齬のないように進めていかなければいけないと考えております。地域公共交通の方もほぼ同じスケジュール感で進んでおりまして、令和 6 年度につきましては目標の設定といったところまで整理しておりまして、来年度以降は具体的な施策等、同じようなパブリックコメントをしながら、令和 7 年度内の策定を目指して検討しているところであります。

【中村委員長】 わかりました。先ほど、小堤委員からも運行体制の方で苦しいところがある、という意見がありました。しかし、市として公共交通サービスの確保ということは、地域公共交通の方でご議論が進んでいるので、並行してそれをうまく整合を図って取り入れたいということがありながら、来年に向かって進めて行く感じですか。承知いたしました。大体意見が出尽くしたようであれば、今日のところはこのくらいにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

【委員一同】 異議なし。

【中村委員長】 それでは、異議ないようでございますので、第 18 回鎌倉市交通計画検討委員会として審議事項は全て終了ということでございます。いくつか、いただいたご意見をこれからの議論に反映していくこともありますし、今日の資料で少し直すということもあると思いますが、その辺りは事務局と私の方で整合性を図りながら修正させていただければと思います。その他、何か事務連絡はありますか。

3 その他

【事務局（小川課長補佐）】 ご検討ありがとうございました。事務局から三点、連絡させていただきます。まず、次回の鎌倉市交通計画検討委員会の開催日程ですが、おおむね令和 7 年 7 月頃の開催を見込んでおります。詳細な日程については、事務局から改めて日程の調整をさせていただきます。なお、令和 7 年度については、今年度同様、全 3 回の開催を予定しておりますので、委員の皆様におかれましては、来年度も引き続きご協力賜りますよう、よろしくお願いいたします。

次に、本委員会の委員の変更についてです。多くの組織におかれましては、4 月に人事異動の時期を迎えますが、4 月に入りましたら、事務局から皆様に異動の有無について確認のご連絡をさせていただきますので、その際にはご協力をお願いいたします。

次に、本日の会議資料につきましては、誤字などございましたので、修正した後、市のホームページにて公開させていただき、議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後、公開をまいります。以上です。

4 閉 会

【中村委員長】 以上をもちまして、第 18 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