

第3回 鎌倉市地域公共交通活性化協議会

次 第

■日 時:令和 7 年3月 11 日(火) 14 時 30 分～16 時 30 分

■場 所:鎌倉商工会議所3階 301 会議室

■次 第:

- 1 開会
- 2 協議事項(鎌倉市地域公共交通計画策定に係る協議)
 - (1) 調査結果最終報告
第2回協議会の意見を踏まえた追加集計結果報告
 - (2) 課題を踏まえた地域公共交通の方針、目標
鎌倉市の地域公共交通の基本方針、目標についての協議
 - (3) 令和7年度の予定
来年度のスケジュール、議論内容の共有など
- 3 その他
- 4 閉会

〈配布資料〉

- | | |
|--------------------------|------|
| ・鎌倉市地域公共交通活性化協議会 会員名簿 | 資料 1 |
| ・第2回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 議事録 | 資料 2 |
| ・第3回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 当日資料 | 資料 3 |

■鎌倉市地域公共交通活性化協議会 会員名簿

団体	No.	団体・機関名	役職名等	氏名
市民又は利用者の代表者	1	市民		平松 知佳
	2	社会福祉法人鎌倉市社会福祉協議会	地域福祉課長	河野 匡孝
鉄道事業者	3	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
	4	江ノ島電鉄株式会社	運輸課長	阿由葉 圭介
	5	湘南モノレール株式会社	代表取締役社長	小川 貴司
一般乗合旅客自動車運送事業者 (バス事業者)	6	神奈川中央交通株式会社	運輸計画部 計画担当課長	佐藤 勝太
	7	株式会社江ノ電バス	自動車部課長	吉川 公治
	8	京浜急行バス株式会社	経営戦略室企画担当課長	植田 雄介
一般乗用旅客自動車運送事業者 (タクシー事業者)	9	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
運転者が組織する団体	10	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会	幹事	八島 敏夫
学識経験者	11	埼玉大学	名誉教授	久保田 尚
	12	埼玉大学大学院	理工学研究科准教授	小嶋 文
道路管理者	13	神奈川県藤沢土木事務所	工務部長	塚本 周一郎
	14	鎌倉市都市整備部	部長	森 明彦
交通管理者	15	鎌倉警察署	交通課長	鈴木 謙次
	16	大船警察署	交通課長	鳥海 宗紀
関係行政機関	17	神奈川県交通政策課	副課長	中津川 宗尉
	18	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
市職員	19	市民防災部	部長	永野 英樹
	20	健康福祉部	部長	鷲尾 礼弁
	21	まちづくり計画部	担当部長	服部 基己

第 2 回 鎌倉市地域公共交通活性化協議会

議 事 録

日 時：令和 7 年（2025 年）2 月 5 日（水）午後 3 時 30 分～5 時 15 分
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

【久保田会長】 時間になりましたので、これから第2回鎌倉市地域公共交通活性化協議会を始めたいと思います。

まず、開会の前に事務局から報告・確認事項がありますのでお願いいたします。

【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ございます。事務局から何点か報告・確認をさせていただきます。まず、本日の会議資料につきまして確認させていただきます。

本日の資料につきましては、事前にお送りしている資料と一部変更となっておりますのでその点につきましても合わせて確認をさせていただきます。まず、「第2回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 次第」、につきまして、本日差し替えがございますので本日机上にお配りしているものとなります。続きまして資料1「鎌倉市地域公共交通活性化協議会 会員名簿」、資料2「第1回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 議事録」、資料3こちらも本日差し替えとなっておりますが「第2回鎌倉市地域公共交通活性化協議会 当日資料」、続きまして参考資料1「鎌倉市の公共交通に関する市民アンケート調査結果」、参考資料2「公共交通利用者聴き取り調査結果」、そのほか、本日机上に「出席者名簿」、「席次表」をお配りしておりますが、お手元にありますでしょうか。

重ねてのご案内となりますが、「次第」と「資料3」につきましては、本日は差し替え版をご覧くださいますようお願い申し上げます。

以上となります。

【事務局（大江担当課長）】 続きまして、本日の出席状況についてご報告いたします。

本日の鎌倉市地域公共交通活性化協議会につきましては、WEBによるご参加及び代理出席も含め21名の会員の皆様にご出席いただいております。

本日は関東運輸局神奈川運輸支局の宿谷様におかれましてはWEBによりご出席頂いており、途中退席される旨事前にご連絡いただいております。

また代理出席となる会員の皆さまにつきましては、JR東日本吉田会員におかれましては企画総務部経営戦略ユニット担当課長の若村様、神奈川中央交通佐藤会員におかれましては運輸計画部係長計画担当の長田様、鎌倉警察署鈴木会員におかれましては交通課警部補の貝澤様、神奈川県交通政策課中津川会員におかれましては交通政策課主査の村上様、鎌倉市市民防災部永野会員におかれましては次長兼観光課長の森が、それぞれ代理でご出席いただいております。

本日は、会員全21名の出席がありますので、鎌倉市地域公共交通活性化協議会設置要綱第6条第2項の規定により、当協議会が成立していることをご報告いたします。

【事務局（大江担当課長）】 次に本日の出席職員についてですが、事務局につきましては、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課担当課長の永井のほか、都市計画課の職員により運営を行っております。

また、令和6年度鎌倉市地域公共交通計画策定支援業務委託の受注者である株式会社日本能率協会総合研究所の職員も出席しております。

【事務局（大江担当課長）】 次に、当協議会の運営について、3点です。

1点目は、本日の会議資料の公開についてです。事前に送付している会議資料につきまして、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、ご確認をお願いいたします。

2点目は、会議の傍聴についてです。広報かまくら及びホームページで傍聴者を募集したところ、1名の方から希望がありましたので、傍聴をお認めすることを考えて御座いますが、この点についてご確認願います。

3点目は当協議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、当協議会開催状況の写真が必要となることが想定されるため、本日の協議会の途中に開催状況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ご確認をお願いいたします。

以上です。

【久保田会長】 ありがとうございました。最後3点ですね。「会議を公開して資料を公開する」、それから「傍聴をお認めする」、「全体写真を撮影する」ということでよろしいでしょうか。

【会員一同】 異議なし。

【久保田会長】

ありがとうございました。それでは、傍聴の方がいらっしゃいましたらお願いします。

～傍聴者入場～

2 協議事項（鎌倉市地域公共交通計画策定に係る協議）

（1） 調査結果報告について（資料3-1）

【久保田会長】 はい、それでは議事を進めて参ります。

次第「2 協議事項」ということでございまして「（1） 調査結果報告」について議題といたします。ご説明をお願いします。

【事務局（小川課長補佐）】 事務局の方から資料の内容を説明させていただきます。

本日お配りしました資料3をご覧くださいと思います。

まず、調査結果報告の前に、本日の概要や前回の振り返りなどについてご説明させていただきます。

1 ページ目の「計画策定スケジュール」をご覧ください。

こちら、前回もお示しいたしましたものですが、今回は全6回を予定している協議会の第2回目となり、次回は3月を予定しています。

2 ページ目をご覧ください。

こちらは地域公共交通計画の構成案となりますが、第1章「計画の概要」、第2章「鎌倉市の現

状」、第3章「鎌倉市の公共交通特性」につきましては、前回協議会においてご協議いただいた事項となり、第2回、第3回の協議会では第4章「地域公共交通の基本方針」に当たる部分のご協議を予定しています。なお、第5章の「地域公共交通の実施策」については来年度の協議事項として予定しております。

3 ページ目をご覧ください。

本日の協議内容についてです。本日は第2回協議会となります。(1) としまして、各種アンケート等の調査結果を報告いたします。

次に、(2) といたしまして現状からみた課題の抽出として第1回で整理した鎌倉市の現状から見た公共交通の問題や、総合計画や都市マスタープランなどの上位関連計画等からみた公共交通の問題、さらに市民アンケート等の調査結果から見た公共交通の問題を含め、公共交通の課題として整理しましたのでご紹介いたします。

最後に(3) では地域公共交通の将来像の考え方から、基本方針の案を示し、これらを踏まえ、公共交通の課題から課題解決に向けた目標の案を整理しましたのでご意見をいただきたいと考えています。

なお、第3回の協議会では、交通不便地域に係る整理をした上で、本日お示しする基本方針案や目標案について改めて協議を予定しております。

4 ページ目をご覧ください。

前回(第1回)協議会での意見と対応についてです。

まず、「計画策定」についてのご意見としては「現状のバスについて何が問題としてあるかを整理したうえで取り組みを進めるべき」といったご意見、「敬老パスの費用を市が補助するといった利用促進策について」のご意見、「運転手不足」についてのご意見などがありました。これらにつきましては、バス事業者様へのヒアリングやアンケート調査の結果も踏まえ検討してまいります。

次にアンケート調査の内容について、いただいたご意見です。

「バスの利用区間等の情報をどのように調べているのか」、「スマートフォンの保有率など」について項目を追加すべきとのご意見を伺いましたので、アンケート項目を追加したうえで調査を実施いたしました。結果は後ほどご報告いたします。

5 ページ目をご覧ください。

こちら、前回お示しした計画の体系図になります。このうち赤の点線で囲われた部分が本日の対象部分となります。

改めて、本日の資料構成にもつながる部分となるため検討の流れについて説明します。まず、将来像、前回の資料では「あるべき姿」と表記していましたが、その将来像と現状とのギャップから問題を抽出し、そこから課題を絞り、これらの現状分析から基本方針を定め、目標を設定します。ここまでが令和6年度の議論としておりますが、この目標に対しての評価指標や実施施策までを盛り込んだものが地域公共交通計画となります。

6 ページ目をご覧ください。

こちらは追加したページになります。本来は前回の協議会で示すべき内容となりますが、前頁の体系図の「将来像」に当たる部分になります。地域公共交通計画につきましては、令和4年3月に策定いたしました鎌倉市立地適正化計画におけるコンパクトプラスネットワークのネットワ

ークを補完するものとなります。このため鎌倉市立地適正化計画で示している基幹的な公共交通軸の設定の考え方を将来像として捉えております。後ほど将来像については改めてご意見をいただきたいと考えております。

では、ここからは、資料3-1 調査結果報告についてご説明いたします。

8 ページ目をご覧ください。

実施した調査の概要です。実施いたしました調査といたしましては、鎌倉市民を対象とした「公共交通に関する市民アンケート調査」、市内を運行するバスの利用者を対象とした「公共交通利用者聴き取り調査」、市内を運行するバス事業者を対象とした「交通事業者ヒアリング調査」を実施いたしました。また、白地に点線で囲っていますが、並行して進めております、鎌倉市交通マスタープランの改定において、別途「交通に関する市民アンケート調査」も実施しておりますので、今後の検討時に反映してまいります。

9 ページ目をご覧ください。

まずは、公共交通に関する市民アンケート調査結果についてです。概要といたしましては、表の左側、緑の着色部分に示すように、15 歳から 85 歳未満の市民 2,000 人を対象に実施し、983 人から回答が得られ、回答率は 49.2%でした。

なお、参考となりますが、右手にお示ししているのが交通マスタープラン改定におけるアンケートの概要で、こちらも同様に 2,000 人を対象とし、880 人から回答が得られ、回収率は 44.0%でした。

10 ページ目をご覧ください。市民アンケートの「回収状況」についてです。

右側の表に示すように、回答の年齢構成比は、実際の年齢構成比と比較して大きな偏りなく回答を取得することができました。

続きまして 11 ページ目「バスサービスの満足度」についてです。

平日 3 日以上バスを利用される定期的なバス利用者の「バスサービスに係る満足度」を示したものです。青が満足、茶色が不満を示しております。赤枠で囲いましたように、「自宅からバス停までの所要時間」「バスルートや目的地」「バスの行き先や運行状況のわかりやすさ」「バス運賃のわかりやすさ」の満足度が高い傾向にあります。

一方で、紺色の枠で囲いましたように「運行時間帯」「運行間隔」「運行本数」については不満が大きい傾向にあります。

続きまして 12 ページ目をご覧ください。

こちらは今お示ししました「定期的にバスを利用する方の満足度」を年齢階層別にクロス集計したものです。グラフの左上に赤で囲いましたように「自宅からバス停までの所要時間」につきましては、65 歳以上につきましても約 7 割が満足と回答している一方で、グラフの右下に紺色の枠で囲いましたように、「バスの運行本数」や「バスの運行間隔」につきましては約 7 割が不満と回答しています。

続きまして 13 ページ目をご覧ください。

こちらも同じく「定期的にバスを利用する方の満足度」を居住地区別にクロス集計したものに なります。左側のグラフで紺色の枠で囲いましたように、腰越地域の不満の割合が、「バスルート・目的地」では 5 割、「運行時間帯」については約 7 割と高い傾向にあります。また右のグラフで示

しますように「バスの運行本数」については腰越地域で9割、深沢地域で7割、「運行間隔」については深沢地域で7割が不満と回答しています。

続きまして、14 ページ目をご覧ください。

「路線バスの維持方策として望ましいと思う施策」について伺った結果です。紺色が「定期的なバス利用者」、オレンジ色がその他の「非定期的なバス利用者」の回答を示しております。全体としては、3割以上が「運賃値上げ」、4割以上が「行政の財政負担」と回答しています。紺色の定期的なバス利用者は、「バス事業者の経営努力」「沿線の施設による費用負担」の回答が非定期的利用者とは比べ高い傾向にあります。またオレンジ色の非定期的なバス利用者は「減便や縮小」と回答した割合が定期的なバス利用者とは比べ高い傾向にあります。

続きまして 15 ページ目をご覧ください。

同じく「路線バスの維持方策」についての質問で、定期的なバス利用者の回答を年齢階層別にクロス集計したものです。水色で示す 65 歳未満の方は、「行政の財政負担」や「運賃値上げ」が多い傾向で、紺色で示す 65 歳以上の方は、「事業者の経営努力」の回答が多い傾向にあります。

16 ページ目をご覧ください。

同じく「路線バスの維持方策」についての質問で、定期的なバス利用者の回答を居住地区別で集計したものです。オレンジ色の腰越地域は、「事業者の経営努力」や「減便や縮小」の回答が他の地域に比べ最も多い傾向にあります。紫色の玉縄地域は、「行政による財政負担」や「運賃値上げ」、「沿線施設による費用負担」の割合が高い傾向にあります。

17 ページ目をご覧ください。

こちらは「地域公共交通維持に向けてご自身ができること」について伺った結果です。「公共交通を積極的に利用する」と回答した方が最も多い状況ですが、赤枠で示しますように、定期的なバス利用者は「地域の移動手段確保の取組に積極的に協力する」「地域主体の交通の実現に向けて企画・運営に関与する」の回答割合が非定期的な利用者とは比べ高い傾向にあります。

18 ページ目をご覧ください。

同じく「公共交通維持に向けて自分ができること」についての質問で、年齢階層別に整理したものと居住地区別に整理したものです。左側年齢階層別グラフでは、赤枠の通り「積極的な利用」については、65 歳未満では約 6 割、65 歳以上では約 4 割が回答しています。右側居住地区別グラフでは、いずれの地域においても 1 割程度が「地域主体の交通の実現に向けて企画・運営に関与する」、2 割程度が「地域の移動手段確保の取組に積極的に協力する」と回答があります。また、水色の大船地域につきましては「積極的な利用」の回答が 6 割以上と高い傾向にあります。

19 ページ目をご覧ください。

「公共交通の利用を促進するきっかけ」について伺った結果です。紺色の定期的なバス利用者では、赤で囲いましたように「運行頻度の増加」が 4 割以上と最も高い傾向にあるほか、「鉄道駅やバス停までの移動手段が確保」や「鉄道や他の路線バスとの乗継ぎがしやすくなる」が 3 割以上と高い傾向にあります。

20 ページ目をご覧ください。

同じく「公共交通の利用促進のきっかけ」について伺った質問の、定期的なバスを利用する方の回答を年齢階層別にクロス集計したものです。水色の 65 歳未満は「運行頻度の増加」が多い傾

向にある一方で、紺色の 65 歳以上では、「運賃や料金の負担軽減」や「乗継ぎの改善」、「利用したい方向にバスが運行される」といった回答が多い傾向にあります。

21 ページ目をご覧ください。

同じく「公共交通の利用促進のきっかけ」について伺った質問で、定期的にバスを利用する方の回答を居住地区別にクロス集計したものです。緑色の深沢地域では、右上のグラフにあるように「利用したい方向にバスが運行される」との回答が他の地域に比べ高い傾向にあります。また、紫色の玉縄地域は、「鉄道駅やバス停までの移動手段の確保」「目的地までの所要時間短縮」「運行頻度の増加」「料金等の負担軽減」「バス待ち環境改善」の項目が、他の地域より高い傾向にあります。

続きまして、22 ページ目をご覧ください。

こちらは「駅やバス停までの行きやすさ」について伺った結果です。グラフは居住地区別及び年齢階層別で整理しており、青が「無理なく歩ける」と回答した割合になります。先ず、左側の「駅までについて」のグラフでは、全市的には 65 歳未満で約 9 割、65 歳以上では約 7 割が無理なく歩けると回答しています。なお、事前にお送りした資料では「65 歳以上で約 8 割が無理なく歩ける」と記載しておりましたが、「約 7 割」に訂正させていただきました。また、深沢、玉縄地域の 65 歳以上では他地域に比べ無理なく歩ける割合が低下しており 7 割を下回っております。一方、右側の「バス停までについて」では、全市的には 65 歳未満、65 歳以上いずれも約 9 割が無理なく歩けると回答しており、鎌倉、腰越、深沢地域では 65 歳以上で無理なく歩ける割合が 9 割を下回り、他地域より低い傾向にあります。

23 ページ目をご覧ください。

スマートフォン等の保有状況、移動手段の検索方法、バス接近情報の活用状況についてです。

左側のグラフでわかるように、スマホやタブレットについては 65 歳以上の方で 9 割近くの方が持っているとお答えしております。中央のグラフは「移動手段の検索方法」について示していますが、65 歳未満の大半が経路検索サービスを活用する一方、65 歳以上では 3 割程度が停留所等の路線図や時刻表を活用しているといった状況です。さらに、右側のバス接近情報の活用については、全体としては 2 割程度に留まる状況でした。

続きまして 24 ページ目をご覧ください。

ここからは、「公共交通利用者聴き取り調査」の結果についてです。

こちらは、市内 4 箇所の停留所でバス利用者を対象に、休日として 12 月 8 日の日曜日、平日として 12 月 10 日の火曜日、以上の 2 日間、9 時から 17 時まで調査を実施いたしました。

つづきまして 25 ページ目、聴き取り調査結果の回収状況についてです。

平日は 280 件、休日は 190 件、合計で 470 件のサンプルを回収することができました。右側の表やグラフで示しますように、居住地としましては半数以上が市外の居住者でありました。左下のグラフ「居住地別利用目的」を見ますと、市民は「買い物」「帰宅」、隣接市の方ですと「通勤」「観光」が多い状況でした。

続きまして 26 ページ目をご覧ください。

バスサービスの満足度についてです。各項目に居住地別で集計し、青が満足、茶色が不満を示しています。市民につきましては、多くの項目で満足度が高い傾向にありますが、同時に不満も

高い傾向にあり、赤で囲いましたように「自宅からバス停までの所要時間」「バスのルートや目的地」「バスの行き先や運行状況のわかりやすさ」「バスの運賃のわかりやすさ」の満足度が高い傾向である一方で、紺色で囲いましたように「運行時間帯」「運行本数」「運行間隔」への不満が大きい傾向にあります。

27 ページ目をご覧ください。

同じく「バスサービスの満足度」についてですが、観光目的の方の回答を集計したものです。

観光目的の利用者においては「バスのルート・目的地」「バス待ち環境」については満足度が高い傾向にある一方で、「運行本数」「運行間隔」「混雑状況」については不満がみられる傾向があります。

続きまして、28 ページ目・交通事業者ヒアリング調査結果についてです。

この調査は市内を運行する路線バス事業者であります、神奈川中央交通、江ノ電バス、京浜急行バスの各社に御協力頂き実施いたしました。具体的には「交通事業者からみた公共交通の利用実態」「バスの遅延状況」「今後の運航継続に向けた課題」などについてヒアリングさせていただきました。

29 ページ目をご覧ください。

ヒアリング結果として主なご意見をまとめてございます。

①令和6年度の利用状況についてですが依然として利用者数はコロナ前の水準に戻っておらず、概ねコロナ禍前の8から9割程度とのことでした。またインバウンドの利用は戻りつつあるようです。

次に、②運行状況についてですが、「道路が狭く路上駐車も多いことから遅延が発生している」「不慣れた観光客等が乗降に時間を要し遅延につながることもある」「定時制が保たれず利用者を逃していることも想定している」などのご意見を頂いております。

次に、③運転手不足については、「募集しても集まらない」「運転手の高齢化」「人員不足が進むたびに減便を伴うダイヤ改正が必要」とのご意見や、「公共交通ネットワークを維持するため支線と幹線の役割分担が必要」「人件費高騰に伴い適切な運賃設定が必要」などのご意見を伺っています。

次に、④行政に期待することとしては「高齢者外出支援の拡充」「コスト面での補助や協力」「交通結節点の整備」「関係者との調整支援」「観光部門など他分野との連携強化」についてご意見を頂いております。

バス事業者の皆様におかれましては、年始のお忙しい中、ご協力いただきましてありがとうございました。

30 ページ目をご覧ください。

ここまで3つの調査結果についてご説明してまいりました。

こちらの資料につきましては、「調査結果のまとめ」として整理したものととなりますが、赤字の部分で各調査から見えた問題となり、市民アンケートからは「バスの運行本数、間隔、運行時間帯への不満」「地域や行政負担によるバス路線の維持を望む意見」これらがあったほか、「地域主体の取り組みへの関与・協力」のご意見も一定数ございました。また、「利用促進策としてのサービスレベルの改善」や「高齢化の進展にともなうバス停までの移動負担増」も見えてまいりました。

た。

次に、利用者聴き取り調査の結果からは、観光目的の利用者においても市民アンケート調査同様に「バスの運行本数、間隔への不満」が見えました。

最後に、バス事業者の皆様からは、「バス利用者の減少」「道路環境によるバスの遅延発生」「観光客の増加によるバスの遅延」「バスの定時性低下」「ドライバー不足によるサービスの低下」「交通ネットワークにおける役割分担の明確化」「人件費高騰に対応した運賃設定」「行政に期待することとしてコストの問題、他分野との連携強化や調整の支援」などご意見頂いたところです。

調査結果報告の説明は以上となります。ご議論のほど、お願いいたします。

【久保田会長】 ありがとうございます。ここまでのところで何かご質問あるいは、ご意見などいただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

では、ヒアリング調査でご協力いただいた事業者の方、補足的なご発言も大変ありがたいと思いますが、なんなりと結構です。いかがでしょうか。

それでは最初に私から、これまで割と共通認識になっていたような気がするものが、特に鎌倉地域なんかで、住宅地で山の上のほうにあって、バスを降りてから、すごく急な坂を登らないと家に帰れないっていうようなことがかなり広く問題意識としてあって、それを何とかする社会実験のようなことが、おやりになったこともあったと思うのですが、今回のアンケート調査をみるとその辺の不満があまり見えてないと思いますけど、何か理由が分かっていたら教えていただけるとありがたいですけど。いかがでしょうか

【事務局（大江担当課長）】 本日お配りをしております資料で言いますと、22ページのあたりのことかと思っております。今回、この地域公共交通のアンケートということで、それぞれ駅までの負担であったり、バス停までの負担ということでアンケートを実施しております。第1回の時にもご紹介させていただいておりますが、交通マスタープランの方でも同様な質問をしておりまして、結果としては、同じような傾向が見て取れるというところになっております。傾向がどうかということも当然あるかと思いますが、実は地形的な制約を受けている方の範囲というのは、次回に全てお示しはしますが、かなり限定的な部分っていうところはあるのかと思っております。

【久保田会長】 全体としてみるとこういうことになりますね。わかりました。ありがとうございます。どうでしょうか、皆さん。お願いします。

【河野委員】 社会福祉協議会の河野と申します。今の質問に関連するのですが、ここの駅までの徒歩の移動があんまり困難ではないという答えが出たというのは、ある意味、公共交通機関使っている方に聞いたという調査ということですね。

使っている方に聞くと多分そういったこと困ってないから使えているのかと、本当に困っている人は車を使っていたりとか、こういったことには出てこないのかというのは感じました。

【久保田会長】 その点いかがでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 今回のアンケートにつきましては、無作為抽出ということですので、必ずしも普段から「鉄道を使っている」「バスを使っている」ということには限らない調査になっております。今ご意見いただいたように、実際に不便だから使われていないという方の回答もこの中には一部含まれるかと思っております。

そういった一部の意見というのが、「無理をしないと歩けない」「歩けない」といった回答に含まれているものと、想定をしております。今後、交通が不便な地域を洗い出しにするにあたっては、お住まいといったところも見ながら、内容の部分については分析をしていきたいと思っております。

【久保田会長】 ありがとうございます。そういうことで、準備していきましょう。ありがとうございます。

2 協議事項（鎌倉市地域公共交通計画策定に係る協議）

（2）現状からみた課題の抽出について（資料 3-2）

【久保田会長】 それでは、今日はこの結果を踏まえつつ課題、それから将来像について議論していきますので、とりあえず先へ進ませていただいてその日の中でまだこのデータなど必要になりましたら参照いただくということで、よろしければ次の議題に移りたいと思います。では、それを踏まえまして現状から得た課題の抽出ということで説明をお願いします。

【事務局（小川課長補佐）】 資料 31 ページ目からになります。資料 3-2「現状から見た課題の抽出」について説明してまいります。

32 ページ目をご覧ください。「鎌倉市の現状と問題について」です。

左手に本市を取り巻く現状といたしまして、前回協議会で整理いたしました人口、土地利用や施設立地、観光、公共交通の視点から、問題を整理して右側に表示したものでございます。

ここから見た問題といたしましては、人口減少・高齢化の進展に伴う移動ニーズの変化、商業施設等が立地していない地域の存在、観光客の増加に伴うオーバーツーリズムの発生が考えられます。

また、公共交通を取り巻く現状からは、ドライバー不足サービス水準の低下、公共交通の利用が困難な地域の存在、バス利用者の減少、バス網再編等ネットワークの変更の必要性などが挙げられます。

なお、問題として下から 2 段目に「近隣地域と比べ高い公共交通利用割合」とありますが、こちらは誤記ですので削除して訂正させていただきます。

続きまして 33 ページ目をご覧ください。

鎌倉市の上位・関連計画における公共交通に関する問題についてです。

こちらでは、現総合計画の第 4 期基本計画、鎌倉市都市マスタープラン、鎌倉市立地適正化計画で示している、あるべき姿と計画上の実態やアンケート調査等で把握された実態から問題を整

理しました。

最上段第4期基本計画では渋滞による路線バスの定時性の問題やオムニバスタウン計画に位置付けた交通不便地域、高齢者の移動の問題が挙げられています。

中断の鎌倉市都市マスタープランでは、渋滞の問題、バス利用が困難な地域、渋滞に伴うバスの定時運行の困難さについて問題が挙げられています。

最下段の立地適正化計画においては、バス路線維持が困難になること、利便性低下の懸念、交通渋滞による定時制の問題などが挙げられています。

これらに、先ほどの調査結果も赤文字で補足したうえで、重ね合わせ、右の欄の問題を整理致しました。

具体的には、バスの定時性低下、観光客増加による遅延の発生、高齢化の進展によるバス停までの移動負担増加、公共交通利用が困難な地域の存在、バス利用者の減少となります。

続きまして、34ページ目をご覧ください。

「現状から見た課題の抽出」を整理してございます。ここでは、地域に生じている問題として、ここまでに整理したアンケート調査等から見えた問題、鎌倉市の現状から見えた問題、鎌倉市の上位・関連計画から見えた問題を並べ、そこから対策を講じるべき公共交通の課題を整理したものです。

ここまでに整理した問題から見えた課題につきましては、上から、「公共交通のネットワークを維持・確保するための、幹線・支線の役割分担の明確化」「地域の主体的な動きも踏まえ、地域と協働した新たな交通サービスの実現に向けた検討の推進」「サービス改善等による公共交通利用促進、公共交通利用のきっかけ作り」「市民だけではなく観光客や来訪者も使いやすい移動手段の維持・確保」「人手不足の実態と市民・利用者の増便要望のギャップの解消」「金銭的な支援だけでなく、他分野や地域との連携等の支援、仲介」以上の6項目を整理いたしました。

説明は以上です。ご議論のほど、よろしくお願いいたします。

【久保田会長】 ありがとうございます。それではご意見あるいはご質問でもいただければと思いますが、いかがでしょうか。

【久保田会長】 ちょっと、その議論の枠組みについてなんですけども、先ほど5ページのところで、今日議論することの枠組みをご紹介いただいたわけなんですけども。つまり問題点ABCというところから課題ABCで、その後、目標を議論しようということです。今のパートは、この問題点から課題に変えていこうということだと思いますので、そうすると32、33ページそれから34ページの左側に問題っていうのがこう書いてあって、そこから34ページの右側の課題というふうに流れていくという想定でよろしいですね。

その場合、この問題っていうのが、この32、33、34ページの左に分かれているのですが。この5ページで言う問題っていうのはどれを考えればよろしいですか。その構造全体を理解していただいてから議論を始めた方が良いような気がするのですが、問題はどれになりますか。

【事務局（大江担当課長）】 34ページをご覧ください。こちらの左の方に「地域に生じている

問題」ということで、上からの現状分析、上位・関連計画、調査結果として、大きく三つ並んでおります。

それぞれの項目につきましては、説明の順番が逆になって恐縮なのですが、一番下の調査結果につきましては、資料 30 ページの「アンケート結果の調査のまとめ」の赤字で囲っている文字であり、これが調査結果から見た地域に生じている問題となっております。

次に、現状分析につきましては、資料の 32 ページになります。「鎌倉市の現状と問題」の現状から見た右側の問題となっております。次の上位関連計画につきましては、33 ページのそれぞれの総合計画であったり、都市マスタープランであったり、立地適正化計画から見た問題ということで並べておまして、それに対して公共交通の課題を解決するために取り組むことということで、整理させていただいたものが 34 ページの右側になると考えております。

【久保田会長】 わかりました。ありがとうございます。そうすると、今日は 34 ページの左側の問題というものは、色々なところから引っ張ってきているから多少重複があるけれども、こういうことを問題と考えるということによろしいのでしょうかということですね。

最後はこの 34 ページの右側の 6 項目で課題が整理されておりますので、「この整理の仕方によろしいでしょうか」ということになろうかと思います。

ということで、それぞれについてご意見ご質問をいただければと思います。いかがでしょうか。

【小嶋副会長】 ご説明ありがとうございました。先ほどの議題とも関係するのですが、観光客の方にも使いやすくすることについて、今遅延が生じているところを市民の方の使いやすさにもつなげていくために課題対応しなければいけないと思うのですが、不慣れな方で遅延が起こっているという説明に関してもう少し教えていただければと思います。初めて来てバスのルートがわからないから質問をたくさんされたりして時間がかかっているということなのか、そもそもバスに乗り慣れていないのか。前乗り後ろ乗りで料金の支払い方がわからないのか。乗り方というところなのか。こういったところの課題なのかがわかれば教えていただきたいのです。

【事務局（小川課長補佐）】 交通事業者様の方にヒアリングさせていただいたところ、普段はバスに乗るのが慣れてないようなインバウンドのお客さんが乗降するのにお金を支払いのタイミングだと思われそうですが、時間を要してしまうというようなケースがよくあるというお話をいただいています。

【小嶋副会長】 ありがとうございます。

【事務局（大江担当課長）】 事業者さんのヒアリングという話とバスの利用者アンケートというものは直接利用者に聞いております。

本日の資料でいきますと資料 3 の 11 ページ、バスサービスの満足度ということで、複数ご質問させていただいている中で、例えば鉄道や他の路線バスへの乗り継ぎのしやすさであったり、バスの行き先や運行状況のわかりやすさとか、そういったところを踏まえ、意見を拾いながら今回

の課題、問題の方は、整理をさせていただいているところでございます。

【小嶋副会長】 ありがとうございます。この後、具体的な対策というところになると今お聞きしたようなことが対応しているのかと思いましたので、資料がその時に盛り込まれるのかと思います。ありがとうございました。

【久保田会長】 はい、ありがとうございました。他はいかががでしょうか。

【塚本会員】 藤沢土木事務所の塚本と申します。アンケート調査の中で、道路が狭いというような意見が多くあったということなので道路管理者としては少し改めて認識をしたところですが、問題のところの例えばバスの定時制の低下、バスの遅延の発生とか、そういったところが意見として出ているということで抽出はされているけれども、実際のところ例えば、十年前に比べたらこうなっているとか、そういう推移というのは把握されてますでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 渋滞の推移というところにつきましては、今回のアンケート調査からではなかなか見えないところになっております。それに関連する内容としましては、交通マスタープランの方で交通渋滞という点についてアンケート調査をしております。今回のアンケート調査と実は平成24年にも同様に鎌倉地域という部分ではありますけども、交通渋滞についてのアンケート調査をしております。それを比較すると「深刻であり、対策が必要だ」、「やや深刻であり、対策が必要だ」という割合的なものは減少傾向にはあると数値的な部分については確認しているところでございます。

【塚本会員】 あともう一点、34ページの右側の一番上の「公共交通のネットワークを維持確保するための幹線・支線の役割分担の明確化」について、これはバス事業者様から出ている話ということだと思うのですが、この幹線・支線っていうのはバス路線の幹線をどこにするのか支線をどのようにするのかであってそういう意味であくまでも道路の幹線っていうと道路の支線、そういう意味ではないということですのでよろしいか確認をさせていただきます。

【事務局（大江担当課長）】 ここで申し上げておりますのは公共交通ネットワークの維持確保という視点になっておりますので、現時点では道路のハード整備ということではなく、交通のネットワークという視点の中での幹線であったり支線であったりそのようなものの役割分担ということで、記載させていただいています。

【久保田会長】 ありがとうございました。今の確認をしたいのですが、29ページの左上の③「全てのニーズをバスで支えることは困難であり、公共交通のネットワークを維持するために幹線・支線の役割分担の明確化が必要」という話になっています。このご発言の趣旨は大型二種で走らせるバスですべてを賄えないので別の免許で運転できるような車で支線を担っていただきたいというような趣旨にも見えます。一方で32ページの現状の公共交通の一番上、「バスやタクシード

ライバーの募集を行っても集まらず」とあり、これを見ると、二種免許タクシーの運転手さんも厳しいとおっしゃっているようにも聞こえます。事業者さんにもお尋ねした方が良いかもしれませんが、どの免許の運転手さんも足りないってことであれば、幹線も支線もないっていうことになりかねないのですけども、この辺は特に事業者さんの肌感覚も含めて教えていただきたいと思います。お願いします。

【横山会員】 一般社団法人神奈川県タクシー協会鎌倉支部の横山でございます。今、先生がおっしゃったようにタクシーの方もコロナでだいぶ退職者が出ており、戻ってきているものかと思うが、そうでもない。タクシー乗務員は不足しているっていうのは現状であります。ただ、地域的なものもありますし、地域で言ったら戻ってきているところもあります。京浜三市の横浜とか川崎とかの辺は結構戻ってきていますけど、この辺の相模原・小田原・湘南地区っていうのは、なかなか横浜などの辺りと比べると戻ってきていないというのが現状であります。

【久保田会長】 非常に参考になりました。ありがとうございます。他の方いかがですか。ここは結構今後の基本の制約というか、この議論を固める上での条件にもなりかねないというところだと思います。

【八島会員】 八島でございます。よろしくお願いします。実は昨日、国土交通省の国の関係者、衆議院議員の方も含めてバス鉄道の交通政策課題ということで、東京の方で会議を行ってきました。それで今日、鎌倉の中でのこの34ページの「公共交通の課題」のところで、昨日もかなり激論が飛んだというところでは、遅延が発生するとかいろんな問題っていうものがすべて今、人員不足・要員不足というところから来ています。私も現場にいた時もそうですが、今まで例えば駅から反対側に向かうのに渋滞があって、反対側からまた戻ってくるのにも遅れながらもただ、戻ってきて、また駅から同じところにもう一回行く時にすでに遅れが発生するので、駅からの発車も遅れるというのが昔あった。それでも要員がいた時は2回目に走るバスを、別の方が予備としていて、一本目が遅れても確実に戻ってくればその本数を抜くってということではなくて、二番目のところがちゃんと駅から何時何分発っていうことで、時間的に余裕を持ち、駅からの遅れはないということがある。ただ、それは、今まではお客様のニーズに合わせて、すべてこの時間帯はこれだけ乗るからと、例えば1台あたり30人40人乗って、これ以上乗せるともう乗せきれなくなるので近い時間帯に後ろから追いかけてバスをつけるとか、それとお客さんの乗るニーズで台数を増やしたり、昼間あまり乗らないから減らしたりなど、朝の通勤ラッシュ・夕方の通勤ラッシュに台数が増えていくっていうのもやったのがお客様のニーズで、現場の方も多分会社の方もそうですが、本数と台数を増やしていた。ただ、今は人がいないため、運転手の数だけでしか走れない。いくら7時台にたくさん乗るから1時間に5本出したいとなっても要はこれしか人数いないから出せない。また、長時間労働にもつながってくるので、それでは3本しか走れないのか、5本走るところを3本しか走れなくなったというのも結局は乗らないからということではなくて、運転手がいらないから、運転手の数でしかダイヤが作れない。それで会社の方も今度ここ乗らないし、乗らないんだったら乗るところにもっと本数を増やして、お客様のニーズに合うよ

うにやっていきたいとなっているが、それでは実際に今までバスが走ってたところはどうだったのかというと、そこに手を出すよりはたくさん乗るところに走った方がバス会社としても、お客さんとしてもニーズに合うのでやれるっていう話となる。そうすると、だんだん空白地帯ができってしまう。それで結局、公共交通会議で話しているマイクロバスを入れるとかワゴン車を入れるとかいう話をすると今度は、タクシーの許可のお話もありましたけれども、それではやってくださいとなっても結局は運行できない。藤沢市の事例もありますが、神奈川中央交通かと思うが、結局行政からコミュニティバスをお願いをされて委託されているが、そのバス会社でさえ、委託運行できなくなってしまう。それはその行政がやっている委託のバスの運転手をそこで使うのであったら、市内の路線バスに乗務員を1人使った方がお客様のサービスにもつながる他、公共交通というのは、人が移動する権利として交通基本法という法律で決まっているので、そこに合わせるために、神奈中タクシーに移管している。運行することを神奈川中央交通ではできないので、神奈中タクシーに移管した。それでは、神奈川中央交通で二種免許持っている人、タクシーでできるのかという話になってくると、タクシーを運行するにもやはりたくさん乗せないとお金にならないので、やはりそれをしたくない。そうすると、やっぱりやりませんとなってもうやらなくなる。最終的にどうなるのかというと、この34ページの問題っていうのが結局下から2番目の問題がでてくる。これを解決しないと物事進まないということである。遅延が発生するとか、オーバーツーリズムって言っても、人がいないからバスが来ないのである。鉄道の場合とはなると、私の分野ではないためわからないが、バスというのは、1人に1台というルールであり、自動運転や無人バス等の技術もあるが、結局1人乗務している。アクセルとブレーキとハンドルを離しているだけで、何かあった時のために乗っている。無人バスだったら良いがそうはなっていない。結局、先端的なものではなく、公共交通については、市民の財産だと思っていただく必要がある。なぜかというと、市民の方が移動する権利を持っているのに移動ができない。なぜ移動ができないのかというと、公共交通と言われているのにほぼ民間が運営している。それでは民間が運行している中で言い方は変ではあるが、公務員のバスの運転士もあり、公務員のバスの運転士に人が集まるわけである。民間の方のバス会社には人が集まらないのかという話や全部公務員のバス会社にすればよいのかという話も別の話となってしまう難しい問題もある。そういう話ではないが、結局は34ページの下から2番目が解決しなければ、行政サービスとか公共交通だとか、人が移動する権利っていうのは果たせないと思う。現在、全国のバス会社において、一番年齢が下の人が50歳ぐらいであり、50歳から65歳の人は今メインで働いている。その人たちがあと十年経つと、定年を迎えて、運転しなくなる。そうすると、もっと台数が減り、人が入ってこなければそういうこととなる。以上です。

【久保田会長】 ありがとうございます。これはもう鎌倉だけではなく、全国でどこでもこの問題は非常に深刻化していますので、非常に大問題あるということは前提としつつ、ただ鎌倉としてどういうことが精一杯できるかっていう議論の中で、34ページの一番上の幹線・支線という考え方で少しはなんかできるじゃないかということでここに挙がっていると思う。

例えば、運転する担い手の方も場合によっては有償運送みたいなことを考えておられるか、これを課題とされているか、改めてご説明いただいていいですか。

【事務局（大江担当課長）】 こちらの幹線・支線につきましては、バス事業者様からのヒアリングの中から、引用させていただいている部分になっております。こちらについては、色々ご議論いただいている中で、やはりバスの減便っていうものが現実的に発生をしているというところで、それを将来的に見た時には、どこまでをバス事業者が担うのか、どこからを行政もしくは地域の方が担うのかというところを今後、この地域公共交通計画の中で整理をしていかなければならない、大きな課題だと捉えているところでございます。

【久保田会長】 ありがとうございます。これは大問題であることはもう皆さんよくご存知だと思いますので、これからしっかりと議論をしていきたいと思います。

【佐藤会員代理：長田会員】 神奈川中央交通の会員代理の長田でございます。先ほど八島会員からご案内いただいた内容と少し混ざるところもございますが、おそらく幹線・支線のワードというのは、弊社から出たワードになっているかと思います。八島会員にもご案内いただいた通り、乗務員不足で路線が維持できないというように、対する運転手が今一応約1割不足して、先ほど資料にも出ていましたけれども、それ以上不足すると、2024年問題の関係から維持ができないというものが顕著に出てきているというところでございます。幹線・支線の弊社が発言をした真意といいますか、元となっているものは、大型バスじゃなくても輸送できるエリアがありますよね、そういう部分に対して大型二種のライセンスを持っている車両を投入することをバス以外での輸送手段にシフトしていかないと今、現状の路線がすべて維持できなくなる。シフトするとなると、例えばハブ機能を設けて支線から幹線に送り込んで幹線をバスが運転するというような形が一つの形として描けるのではないかというところなんです。支線については先ほどタクシー協会さんのところからご案内いただきましたけれども、採用が足りてないというところで、弊社が会社として計画というか方針として位置づけているのは旅客運送だけではなくて、地域内輸送ですとか病院輸送の空き時間を使った車両の輸送ですとかありとあらゆる輸送を支線のところに活用していかないと今の交通網っていうのは維持できなくなるというようにところから幹線・支線の住み分けをしていきたいという発言をさせていただいた次第でございます。

【久保田会長】 ありがとうございます。総動員という点も我々ぜひ視野において議論していきたいと思いますのでよろしくお願いします。

【服部会員】 先ほど塚本会員からのご質問の確認をさせていただければと思います。バスの遅延の状況について、現在と過去、何か比較するようなものがあるかというようなご質問だったのかと私は認識をしまして、事務局の方から、渋滞の切り口で過去の渋滞と現在の渋滞を比較するとそこに差があるからそれに合わせて遅延の時間も比例するのか、そんなお答えだったかと思いますが、一方で、先ほど小島副会長からインバウンドのお客様が乗り降りするのに非常に時間がかかっているというようなこともあり、遅延する理由っていうのが果たしてその渋滞だけという切り口だけで考えていいのかというのを少し思っています。実際にデータとしてどこまで揃え

られるかわかりませんが、塚本会員の方から、こういうデータがあった方が良いのではないかとや、こういうことを知りたいというのがありましたら追加で言っていただけるとありがたいです。もし、無いのであればそれで構いませんがその点を確認させてもらえればと思います。

【塚本会員】 私が先ほど話した趣旨については、いわゆる市民の意見を尊重するだけで計画を作っていくというよりは、過去の様々なデータが鎌倉市で持っているかと思しますので、そのデータを根拠に、例えばこれが良くなっているからここは少し良いのではないかとや、これがあまりにも悪くなっているから、データの的にこれを改善していかなきゃいけないんじゃないかというのを計画にこう盛り込んでいった方が良いのではないかという趣旨です。特にこういうデータを使った方が良いという趣旨というよりは、データとして蓄積したものを計画に反映していくことが、この計画作りでは必要なんじゃないかという趣旨でございます。

【服部会員】 承知いたしました。全くおっしゃる通りで、なにかしら根拠に基づいて計画づくりを進めていかないと思っておりますので、今のご意見承りまして、我々としても可能な限り活用できそうなデータというのは引き続きご用意させていただければと思います。ありがとうございます。

【久保田会長】 ありがとうございます。交通マスタープランの方でもいろんなデータを使っておられると思います。ぜひこちらにもいただいて利用していきたいと思います。

【久保田会長】 他どうでしょうか。

【中津川会員代理：村上会員】 神奈川県の上と申します。34ページの「市民・利用者」の「地域に生じている問題」のところで、「地域主体の取組へ関与・協力」というものがありますが、具体的にどういうことをイメージされているのでしょうか。例えば、自家用有償旅客運送だったりとかなんかどういうものをイメージされているのか教えていただければと思います。

【事務局（小川課長補佐）】 こちらのアンケート結果から持ってきているものになります。具体的には、30ページをご覧くださいと思います。

市民アンケートの部分で上から3つ目にまとめとして整理してございますが、「地域主体の交通の実現に向けて企画・運営に関与」を一方策としてあげておられる方がいらっしゃったり、「取組に積極的に協力」とお答えいただいている方がいらっしゃったりというところを引用させていただいているといったことになります。

【事務局（大江担当課長）】 補足させていただきます。本日の資料の18ページのところです。「路線を維持するために自分ができること」ということを集計でいただいた中で「地域の移動手段確保の取り組みに積極的に協力する」、「地域主体の交通実現に向けて企画・運営に関与する」などを見ると、運行維持するために積極的に取り組んでいきたいというご意見をたくさんいただ

いておりますので、そのあたりを踏まえて表現を入れさせていただいているところです。

【平松会員】 市民の平松と申します。今のお話を伺って思ったのですが、具体的にその市民の取り組みが非常に曖昧であり、これ以上の情報が今はないかもしれないですけども、他の市などで、市民・住民たちが協力して交通ネットワークとかを確保されているみたいな事例っていうのはご存知だったりするのでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 アンケート結果から積極的な関与というのは、アンケートいただいているところとその先の部分については目標というところになってくと思います。例えばバス停までの距離が、今回で言うと、交通不便地域と呼ばれるような地域の方々の地域では地元主体で車両の運行とか将来的にはそういったことも盛り込んだ施策として考えられるかと思っております。

【服部会員】 私の方からも補足させていただきます。ご存知かもしれませんが、実は二階堂・浄明寺地区などで地域の福祉事業所が送迎のワンボックスカーを、使ってない時間帯を利用して地域を回って無償で最寄りのバス停までお送りするような取組みというのを鎌倉市内でもやっています。最近そういった話を交通不便地域と呼ばれるような町内会・自治会と話をする中、皆さんご存知のようです。恐らくご質問されているのは、実際の運輸事業者じゃない方が地域貢献のために無償のバスを動かすとかあるいは、他市でもいろいろやっていますので恐らくこういう活動が出てきたのだらうと思っております。

【平松会員】 ありがとうございます。

【事務局（小川課長補佐）】 少し情報として補足ですけども、このアンケートを行う上で、今日お配りしている参考資料1のアンケート調査票の6ページ目に大和市の事例が載っていて、市と地域住民と一緒に車を走らせているというような事例になります。こういった事例もあるということで、アンケートもやっていますので、お答えいただいているイメージとしても、そういったイメージでお答えいただけているのかと感じております。

【久保田会長】 ありがとうございます。実は今、全国的にこういうのが普及し始めています。いろんなパターンがありますので。今大和市、二階堂の話をご紹介いただきましたけど、いろんなところでいろんなことをやっていますので事例紹介のようなことをいつかやっていただいて、この支線というところをどうやっていけるかというのを我々も議論したいと思います。

【吉川会員】 江ノ島電鉄の吉川と申します。先ほど神奈川中央交通さんの方でもお話された内容に重なるところはあるのですが、幹線・支線というところで、弊社の方でもバスを維持して行く上で実際メインとなる部分に大きな道路に対してはバスの方で運行して、細かい部分についてはバスでなくてもというようなお話を鎌倉市の方にさせていただいた経緯はございます。

それに合わせまして、この幹線等の考え方の中で支線と両方運行したとして、幹線をつなげる時にハード面でご協力といったことは鎌倉市の方で考えていただけるのかどうでしょうか。今現段階でそこまで詰める話ではないので出てこないとは思いますが、現状バスがどこで待ってどこで乗ったりするかというところまでは事業者としてまだ考えられない状況ではあるものの、現実的に考えていった場合そういうところが確実に必要になってくるので鎌倉市として、ハード面でもご協力いただけるものなのかどうかご確認させていただけたらと思っています。

【久保田会長】 ハードってというのは、今おっしゃったように乗り降りするような場所ということですか。

【吉川会員】 乗り降りするような場所や、今現在ですと、最近、観光客の方が大勢見えられているので、通常であれば追い越しができれば渋滞もそれほど発生しないだろうというところもあったりするので、その辺、どういったお考えを持たれているのかをちょっとご確認させていただけたらと思っています。

【久保田会長】 いかがでしょうか。

【服部会員】 担当部長の立場からちょっとお答えさせていただきます。ご指摘の通り、幹線・支線を実現するのであれば、そういった場所も必要かと思っております。また追い越しも有効な手段であると思っています。実際にそれが整備できるかという点、現状として鎌倉において土地を探すのがなかなか難しく、これも避けようがない事実かと思っています。ただ、逆に言うと、そういう場所を見つけた時に多少ルートを変更してでも、そういう場所を有効活用していくというような考え方はあります。具体的に例を挙げさせていただくと、例えばバス会社が持っている営業所の車庫あるいは大きめの駐車場やそういったところがもし有効活用できるならば、ぜひそこはご提供いただくとかいうことも一つ考えていいのかと思っております。道路幅は、実際鎌倉で広げるのは非常に難しいです。追い越し可能とするためのソフト施策といいますか、制度の見直しみたいなところは一自治体でできるかどうか、また別の話ですけれども、国土交通省ですとかあるいは交通管理者の警察の方とかにご相談しながら検討すべき事項かなとは認識しております。

【久保田会長】 できることを皆さん精一杯やっていただいてこれから議論していきたいと思えます。

【小川会員】 湘南モノレールの小川と申します。弊社は鉄道事業者ですが、弊社親会社の「みちのりホールディングス」は、東北・北関東でバスを中心とする交通事業者グループです。それを含めて若干コメントを申し上げさせていただきたいと思えます。先ほど鎌倉市の方から市がどこまで担うのかというような話がありました。東北・北関東エリアのバス会社も、他のバス会社と同様に、居住者は減少、また必要な運転士も足りないという苦しい状況であるのは、同じ状況

なわけです。例えば、グループの例ですと、赤字路線のバスは補助金を頂いているわけですが、これを赤字補填として補助金頂く、という考え方ではなく、その自治体としてそのエリアの経済であるとか生活を守るために、自治体としてそのエリアの交通を一括で発注する、という考え方もある訳です。補助金としては、交通事業者の必要なコストから、実際にお客さんから収受した運賃との差額分を補助金として受けとるということになります。この考え方に基づくと、自治体からいただくお金は、損失補填の補助金ではなく一括で交通サービスを請負った対価、つまり売上である、そんな捉え方も可能となる訳です。このように、自治体が担う費用負担についてももっと柔軟に考えても良いのではないかと、というのが1点目です。

2点目として、我々のグループも運転手が足りなくて本当に困っているという状態があるわけですが、今全国いろんな場所で様々なトライアルが行われていると認識をしています。不足する運転手を増やそうという考え方で、将来的には海外の方、例えば特定技能研修制度等をよりよく活用しようというような動きもあるように聞いております。また、運転士が不足している状態を、乗車効率を高めることで対応しよう、例えばダイナミックルーティングなどで、できるだけ効率的にバスを走らせようという発想であったり、様々なトライアルが全国いろんな場所で行われているかと存じております。ご説明にあった課題のところ、**「新たな交通サービスの実現に向けた検討」**と入っておりますので、その中で、色々な可能性について議論ができますとより良いのではないかと、感じます。

3点目として、先ほど、会長の方からも話が出ました、出来ることを出来るだけということについてです。例えば、今理想が100点として、現状が例えば50点とか60点ですっていう時に、100を求めても全部は出来ないということもあるかと思います。その様な時には、その施策が70点であっても80点であっても現状よりも $+\alpha$ という部分に着目し柔軟に捉えても良いのではないかと、考えます。100点でないからとダメという議論ではなく、100点ではないけれども現状よりも $+\alpha$ になるのだから、という視点も持って意見交換ができると、より議論が広がっていくのではないかと思います。以上でございます。

【久保田会長】 ありがとうございます。では、今非常に大胆なご提案も含めてご提案いただきましたので、これからそれも議論していきたいと思います。

その100点の話ですけど、まさにこれが3番目の将来像の話でありまして。最初にご説明があったように**「将来像と現状のギャップをどう埋めていくか」**という話なので、100までいけるのかどうか分かりませんが、なんとか埋めていこうというのが、今回の35ページから始まる将来像の議論であります。

【久保田会長】 では、ここをまたちょっとご説明をいただいていいですか。

2 協議事項（鎌倉市地域公共交通計画策定に係る協議）

（3） 地域公共交通の将来像などについて（資料3-3）

【事務局（小川課長補佐）】 資料3-3、35ページから**「地域公共交通の将来像など」**についてご説明いたします。

資料は 36 ページと 37 ページの 2 ページでございますが、こちらは修正・追加させていただいたページになります。

36 ページ目をご覧ください。「鎌倉市の地域公共交通の将来像の考え方」になります。

こちらは、6 ページ目でもご提示いたしましたが、本市の立地適正化計画からみた地域公共交通の将来像の考え方となります。

先ほど、これから策定いたします、地域公共交通計画は、令和 4 年 3 月に策定いたしました鎌倉市立地適正化計画におけるコンパクトプラスネットワークのネットワークを補完するものとなりますので、鎌倉市立地適正化計画で示しております基幹的な公共交通軸の設定の考え方を将来像として考えていることをご説明しましたが、本日ご説明してきたアンケート調査等や現状、上位・関連計画から見えた問題を踏まえ、適正な将来像であると言えると考えております。今後、同時に改定作業を行っております鎌倉市交通マスタープランとも連携を図る必要はあるかと考えていますが現時点での取り扱いについてご意見をいただければと思います。

37 ページ目をご覧ください。

「地域公共交通の基本方針（案）及び目標（案）」についてです。

ここでは、地域公共交通の将来像と公共交通の課題から、基本方針（案）といたしまして、『市内の自由な移動と交流を促進する公共交通サービスの維持・確保』と提示させていただきます。

さらには、目標（案）といたしましては、上から、「公共交通ネットワークの維持・確保」、「公共交通の利用促進」、「利用者に快適な移動環境の実現」以上 3 点といたしました。

なお、これら「基本方針」及び「目標」につきましては、次回協議会を目途に交通が不便な地域の対応などの問題を整理し、改めてご協議いただくことを予定しておりますが、本日はお示しした中で、不足する視点が無いかなどご確認頂きご意見頂ければと考えております。

説明は以上です。

【久保田会長】 今日の時点では是非、何かご意見いただければとお願いします。

【阿由葉会員】 江ノ島電鉄の阿由葉でございます。私は鉄道の方の部門でございますので、ちょっとバスの方のアンケート結果を非常に興味深く拝見をしていたところではあるのですが、目標の前の話とちょっと重複するところもあるのでお尋ねしたいところがあるのですが、やはり地域の方の協力、地域がより積極的に行っていくといった観点で例として上げられたのが、先ほど二階堂の地域の無料送迎バスや大和市さんの取り組みということであったのですが、やはり地域の方も善意で協力していただくという時と、そういった方が全然いない時があるかと思います。やはり慈善事業ということではなく、きちんと鎌倉市の方でサポートしていただくことが永続的な運行を担うのにやっておかないといけないところなのかなと思っています。具体的には大和市の方が資金面でサポートしているということを資料でも書かれていましたので、運行に関して支援はやっていただくからよろしく、ということではなく、きちんと後ろ盾を作っておいてあげることがより地域の協力を得られる施策かなと思っています。その目標の方に入ってくるかと思っています。ちょっとお伝えさせていただきました。

もう 1 点、今回のこのアンケートはバスを定期的に利用される方、定期的ではないけども利用

される方というところで、回答をいただいているような内容となっておりますが、やはりバスもそうですけども、鉄道・タクシー、全ての公共機関、これを私どもが運営していくのは、利用されない方のご協力ということも非常に不可欠になっていきます。具体的には、大きな道路に面してお住まいの方、鉄道の近隣にお住まいの方、私は電車バス使わないから一切協力しないということでは、今回のこのプラン、目的目標等も達成していかないと思います。普段公共交通を利用されない方の理解ということも合わせてしていく必要が非常にある。これが地域の皆様方のご協力、後ろ盾であることが我々事業者の運営にも大きな支えになっていくというところではあるかと思しますので、その点も踏まえて鎌倉市のお住まいの方が全体のプランということでお考えいただけると幸いかと思ひましてご案内させていただきました。

【久保田会長】 ありがとうございます。非常に建設的なご意見をいただいたと思っております。ぜひそれでいきたいと思ひます。

【吉田会員代理：若村会員】 JR 東日本横浜支社の若村と申します。今回のこの 36 ページの立地適正化計画の中でも都市拠点深沢地域国鉄跡地周辺拠点が書かれていますが、前回、吉田の方からも申し上げた通り、村岡新駅の工事を始めたというところで、深沢地域とのバスや二次交通との連携強化っていうところはやはり欠かせないと考えております。やはり、鉄道輸送の特性である大量輸送を有効に活用するためには、お客様をつないでいただくということが大事な観点になっていくかと思っておりますので、先ほどの目標の中にもある公共交通ネットワークの維持確保というところについては、この枠組みから少し出てくる部分だと思いますけども、引き続き議論させ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。

【久保田会長】 ありがとうございます。その辺の検討は進んでいるのでしょうか。状況を教えていただけますでしょうか。

【事務局（大江担当課長）】 今回のアンケート報告につきましては、公共交通という中のバスということに重点を置いて報告をさせていただいております。ただ、アンケートの鉄道利用の方についても多々ご意見いただいておりますので、そういったところについても、必要なものはちゃんとお示しをした中で施策につなげていきたいと思ひしているところです。

それと、もう 1 点。（仮称）村岡新駅につきましては、前回の会議の際も吉田会員の方から村岡新駅との連携といった趣旨のご発言をいただいております。これについては我々も当然今後新たに新駅ができ、更に深沢で新しい街づくりができると大きくネットワークも変わるものと思っておりますので、駅の開業、令和 14 年の開業ということで伺っているところですが、そこも見ながら広域的な、鎌倉市全域というところの視点を持ちながら公共交通について考えているところです。

【久保田会長】 36 ページの関係で質問なのですが、立地適正化計画の居住誘導区域というのはどこかに表記があるのですか。

【事務局(永井次長兼担当課長)】 まちづくり計画部次長の永井です。今ご覧いただいている 36 ページの絵で言いますと、今市街化区域のところがオレンジ色で塗られています。鎌倉市の場合、この市街化区域から少し土砂レッドゾーンがありますが、そこを除いたところを居住誘導区域ということにしていますので、ほぼこのオレンジ色の部分が居住誘導区域と考えただいて良いと思います。それから先ほどの話に 1 点補足しますと、(仮称) 村岡新駅の話で言いますと、村岡新駅、それから深沢のまちづくりというところを見据え、深沢の拠点というところを立地適正化計画では都市機能の誘導区域ということで、まだ街はできていませんが、見定めてございますので、そういう意識でやっております。

【久保田会長】 ありがとうございます。立地適正化計画というのは何かというと、この都市計画で定められている市街化区域という人がこれから住んでいく、市街化していくというところ、このオレンジ色のところはその中のさらに将来的に人がコンパクトに住むっていうのを周辺区域の中にさらに居住誘導区域と定めて、主にそこをネットワークしていこうというのが、大体一般論ですけども、鎌倉の場合は、市街化区域ほぼイコール居住誘導区域ということでしたので、下のこのオレンジ色のエリア全て我々がこの公共交通でサポートしていく対象になるということが、今このご説明でございます。ありがとうございます。

その他どうでしょう。そうしますと今日は 37 ページの目標が 3 つ、目標案が三つ掲げられますけれども、先ほどの問題から、それから 37 ページの左の課題で、そこからこういう目標で上から議論していきましようという提案ですね。あるいは「基本方針(案)市内の自由な移動と交流を促進する公共交通サービスの維持・確保」っていうのを方針として、右側の目標 3 つをやっていこうという提案になっています。次回以降議論を深めていくということによろしいかどうか。その辺何かご意見があればいただけますか。

【事務局(小川課長補佐)】 事務局ですけれども、基本方針(案)と目標(案)と 2 つ示させていただきますが、次回また再度共有していただければと考えております。

【久保田会長】 もちろん、次回議論させていただきますけれども、特にご異論が今日あったらちょっと考えなきゃいけないので、大体これをベースに進めていくということによろしいですか。今日の段階ではこれをベースとして、次回に向けていただくということにしたいと思います。

【久保田会長】 協議事項については、ここまでということになりますけど、全体を通して言い残したこととかご質問とかあれば承ります。

そうしましたら今言ったことを繰り返しですけれども、今日ご議論いただいたこの資料、いろいろまだご意見をいただきましたので、それを加味して、次回に向けての資料を作成していただいて、またここでご議論するというにしたいと思います。

3 その他

【久保田会長】 その他は何かありますでしょうか。よろしいですか。次回に向けての方針は今も私が整理させていただいたようなことでよろしいかと思います。

【事務局（大江担当課長）】 その他について、本日の資料につきましては、差し替えということで改めて資料をお配りさせていただいておりますので、公開にあたりましては本日お配りした資料で整理をさせていただきたいと思っております。

あと何点か誤字等ございましたので、そのあたりつきましても会長の方に確認をさせていただいた上で公開をしていきたいと思っております。

【久保田会長】 あの後、今の修正については後日いただくということでよろしいですかね。

【事務局（大江担当課長）】 はい。ありがとうございました。

【事務局（大江担当課長）】 そうしましたら、事務局の方から、連絡事項よろしいでしょうか。

本日いろいろご協議いただき、ありがとうございました。事務局から2点ほどご連絡がございます。次回の鎌倉市地域公共交通活性化協議会の開催日程についてでございます。現時点では令和7年3月11日の火曜日の午後を見込んでいるところでございます。通知につきましては、改めて事務局からご案内をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。なお、先ほど申し上げた通り、本日の会議資料につきましては誤字など訂正をし、会長にご確認いただいたのちに市のホームページに公開をさせていただき、議事録につきましても会員の皆様にご確認をいただいた後の公開を考えているところでございます。事務局からは以上です。

【久保田会長】 ありがとうございます。会員の皆様から何かありますか。よろしいでしょうか。

4 閉会

【久保田会長】 それでは今日も非常に重要な議論をいただきました。ありがとうございました。これを持ちまして、第2回の協議会を終了いたします。また次回、よろしくお願いします。

【全員】

ありがとうございました。

以 上

第3回鎌倉市地域公共交通活性化協議会

資料3－1 調査結果最終報告

資料3－2 課題を踏まえた地域公共交通の方針、目標

資料3－3 令和7年度の予定

計画策定スケジュール



地域公共交通計画の構成（案）

章	表題	記載内容
第 1 章計画の概要	計画の目的	第 1 回協議会資料で整理済、適宜時点更新
	計画区域	
	計画期間	
	上位計画・関連計画の整理、 計画の位置づけ	
第 2 章鎌倉市の現状	鎌倉市の概況	
	人口動態	
	土地利用・施設立地	
	観光動向	
	人の動き	P T 調査結果、R 5 年調査結果
	新たな開発の動き	深沢地区、（仮称）村岡新駅等
第 3 章鎌倉市の公共交通特性	道路特性	都市計画道路
	地域公共交通の概要	第 1 回協議会資料で整理済、適宜時点更新
	鉄道、バス、タクシーの現状	
	地域の取組	福祉の取組等
	公共交通に対する意識	R 6 年調査結果等
	公共交通における課題	R 6 年調査結果、上位関連計画等
第 4 章地域公共交通の基本方針 ※前回(第 2 回)及び今回(第 3 回) 協議会で議論	地域公共交通の将来像	地域の公共交通の将来像・基本方針の共有
	基本方針	課題ごとの対応の方向性の整理
	計画目標	
第 5 章地域公共交通の実施策 ※ R 7 年度に検討	実施施策の考え方	基本方針、対応の方向性、短期中長期の施策
	各公共交通機関の役割と方向性の整理	鉄道・バス・タクシーの役割の整理
	実施施策のスケジュール	施策別のスケジュール
	実施施策	実施主体、目的、事業の紹介
	数値目標の設定と進捗管理	

本日の協議内容

第3回協議会（R7年3月11日）

- （1）調査結果最終報告
第2回協議会の意見を踏まえた追加集計結果報告
- （2）課題を踏まえた地域公共交通の方針、目標
地域公共交通の基本方針、目標について協議
- （3）令和7年度の予定
来年度のスケジュール、議論内容について共有

【協議事項】

追加分析結果を踏まえた、地域公共交通の将来像を実現するための計画の方針・目標について協議

参考：前回第2回協議会（R7年2月5日）

- （1）調査結果報告
各種調査結果を踏まえた鎌倉市の地域公共交通に関する課題の報告
- （2）現状からみた課題の抽出
 - －① 鎌倉市の現状からみた問題
 - －② 上位・関連計画等からみた地域公共交通の問題
 - －③ 現状からみた課題の抽出結果
- （3）地域公共交通の将来像など
鎌倉市の地域公共交通の将来像と基本方針（案）及び目標（案）についての意見交換

【協議事項】

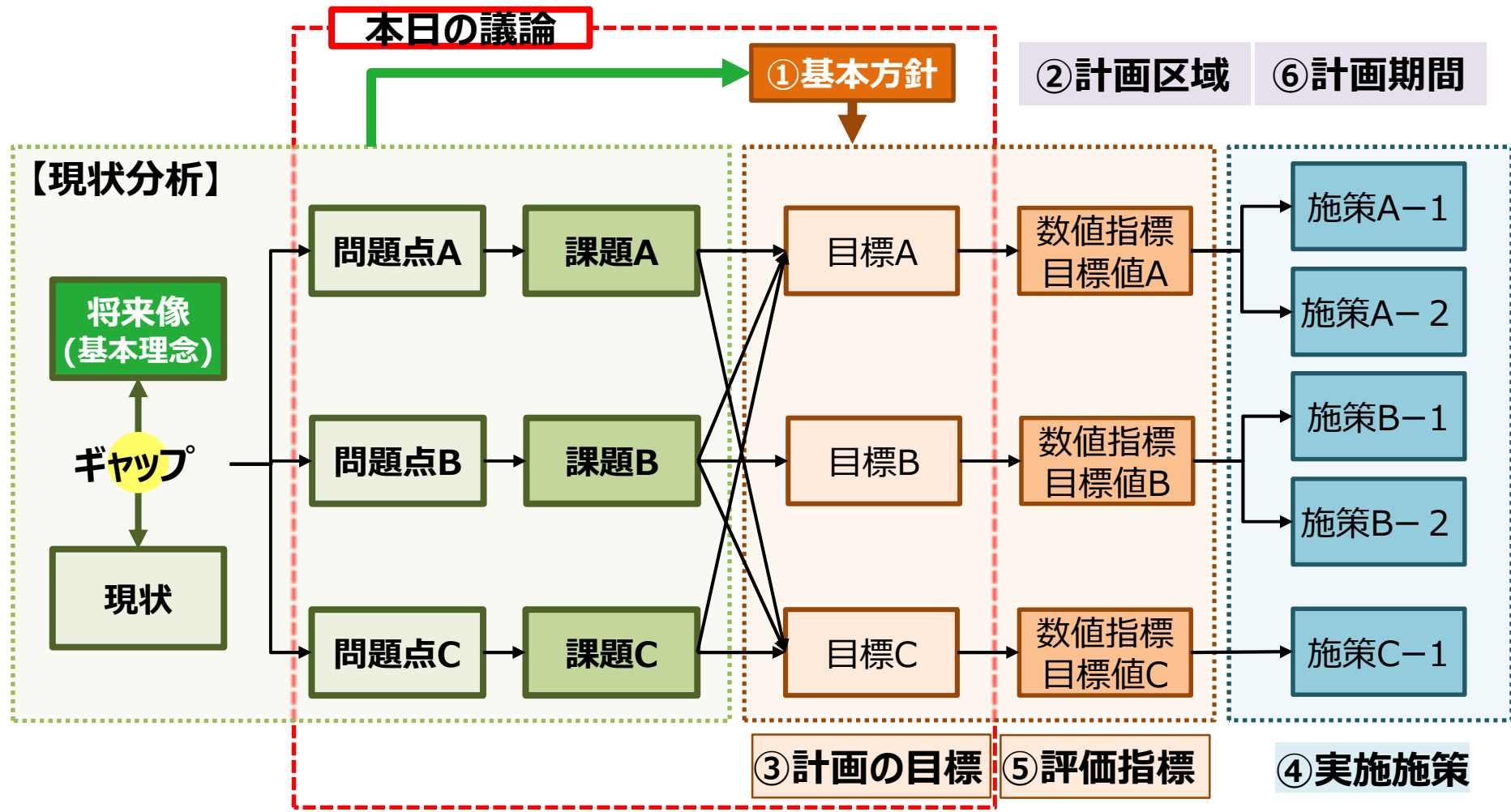
鎌倉市の地域公共交通の課題や地域公共交通の基本方針（案）及び目標（案）についての協議

前回（第2回）協議会での主な意見と対応

主なご意見	回答・対応
（1）調査結果報告	
特に鎌倉地域等で、住宅地が山の上にあり、バス停を降りてから、すぐ急な坂を登らないと家に帰れないというようなことが問題意識としてあったかと思う。	市内の勾配の状況について整理した。（p18参照）
駅までの徒歩移動が困難でないという回答は車を使っている人であり、本当に困っている人は車を使っているのだからこの回答に出てきていないのではないか。	公共交通の利用頻度が低い方や駅やバス停までの徒歩移動が困難な方に着目し追加分析を実施した。（p9－14参照）
（2）現状からみた課題の抽出	
市民の意見だけで計画を作るより、過去のデータを根拠に計画策定をした方がよい。	市民意見だけでなく、客観的なデータも活用しつつ整理する。
（住民主体の取組について）全国で色々な取り組みを行っているの、事例紹介をどこかのタイミングでやっていただいた上で支線について議論したい。	第4回協議会で施策案の検討時に事例として参考提示する。
（3）地域公共交通の将来像など	
地域内コミュニティ交通は、積極的な協力が得られる地域・得られない地域があり、全ての地域で慈善事業として行っていたのではなく、市でもサポートする体制を整え、後ろ盾となることが地域の協力を得られるきっかけになると思う。	第4回協議会で施策案の検討時に、各主体（地域、行政、事業者等）の役割について整理する。
今回のアンケート調査の取りまとめはバスの定期的な利用者に注目しているが、公共交通は普段利用されない方の協力も不可欠である。事業者の運営にも大きな支えになるので、鎌倉市に在住する方の全体プランとして考えて欲しい。	公共交通の利用頻度が低い回答者に着目した追加分析を実施した。（p9－13参照）
（仮称）村岡新駅の工事が始まったところであり、鉄道という大量輸送を有効に活用するためには、バスや二次交通との連携強化が重要である。公共交通ネットワークの維持確保というところについては引き続き議論させていただければと思う。	広域的な流動の現況把握として、東京PT調査結果（H20及びH30）を用いて地域間流動の変化を把握した。（p20－22参照）

地域公共交通計画の記載事項（計画の法定記載事項）

- ・令和6年度（2024年度）は、市内の公共交通における課題抽出を行いながら基本方針の整理を行う。
- ・本日は、地域の問題点や現状を踏まえ、課題及び目標について協議を行う。



I . 調査結果最終報告

1. 市民アンケート調査追加分析
2. 現状分析の追加整理
3. 調査結果・追加調査結果のまとめ

追加分析項目と分析の視点

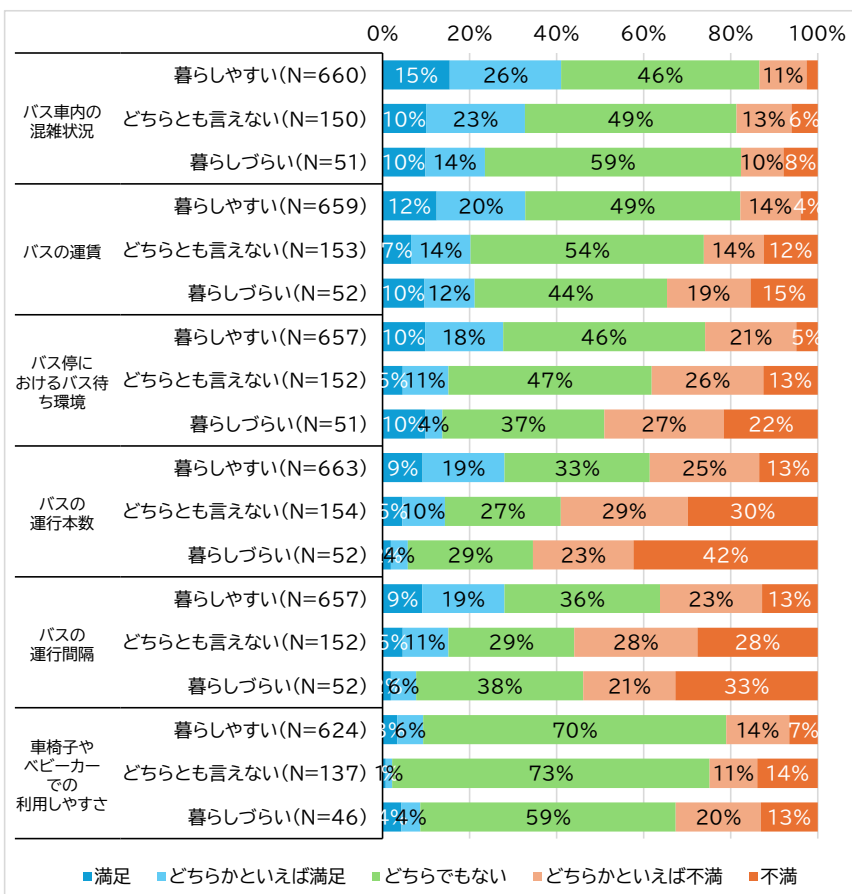
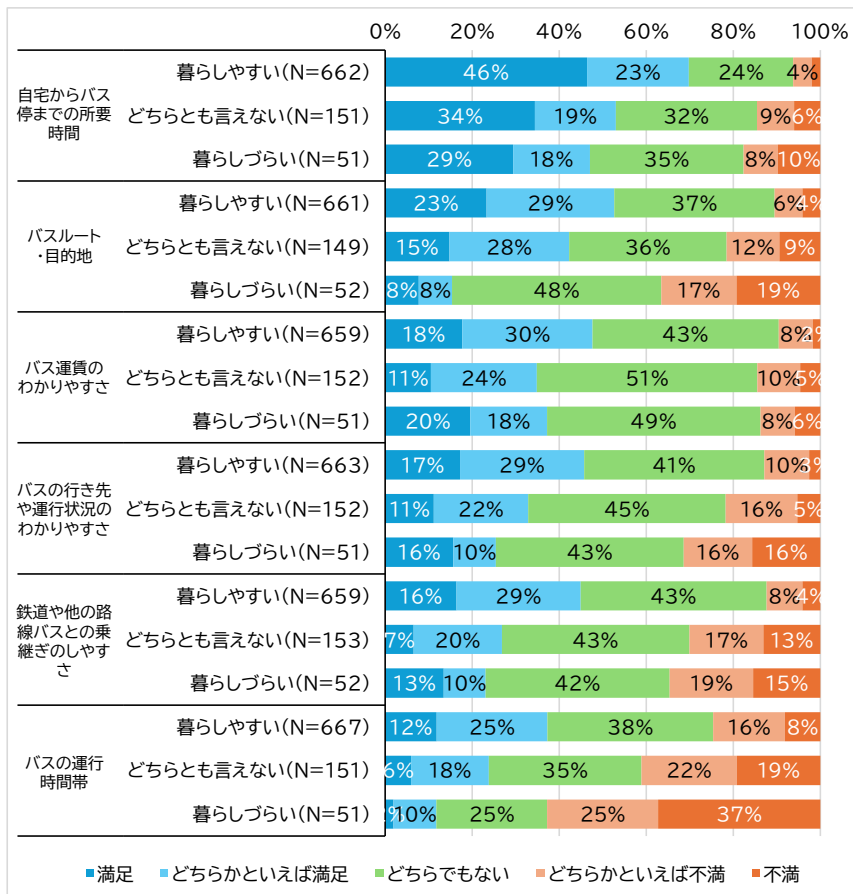
項目	分析の視点
1. 市民アンケート調査追加分析	
(1) 暮らしへの満足度とバスへの満足度	暮らしへの満足度とバスサービスへの満足度との関係について整理 (p 8参照)
(2) 公共交通利用のきっかけ	バスの利用有無や頻度別に求められているサービスの違いについて整理 (p 9-13参照)
(3) 移動が困難な方の意見	外出が困難な方や駅やバス停までの移動が困難な方の意見について整理 (p 14参照)
(4) 鉄道に関する自由意見	バスだけでなく、鉄道 (JR、江ノ電、湘南モノレール) への意見、要望について整理 (p 15参照)
(5) タクシーに関する自由意見	タクシーへの意見、要望について整理 (p 16参照)
2. 現状分析の追加整理	
(1) 鉄道駅のバリアフリー対応状況	市内各鉄道駅のバリアフリーへの対応状況について整理 (p 17参照)
(2) 市内の勾配の状況	市内の勾配の状況について整理 (p 18参照)
(3) 公共交通ネットワークの現状	市内の鉄道や路線バスのネットワークの現状について整理 (p 19参照)
(4) 地域間流動の推移	市内外の人の動きについて整理 (p 20-22参照)

1. 市民アンケート調査追加分析

(1) 暮らしへの満足度とバスへの満足度

・多くの項目において、バスサービスへの満足度が高いほど、暮らしへの満足度も高く、バスサービスへの満足度が低いほど、暮らしへの満足度も低い傾向となった。

バスサービスの満足度（暮らしへの満足度別）



設問：問1年代、問3、住まいの地域で感じていること、問7満足度

※「とても暮らしやすい(とても満足している)」及び「暮らしやすい(満足している)」を「満足している」、「どちらとも言えない」を「どちらとも言えない」、「暮らしづらい(満足していない)」、「とても暮らしづらい(とても満足していない)」を「満足していない」として集計

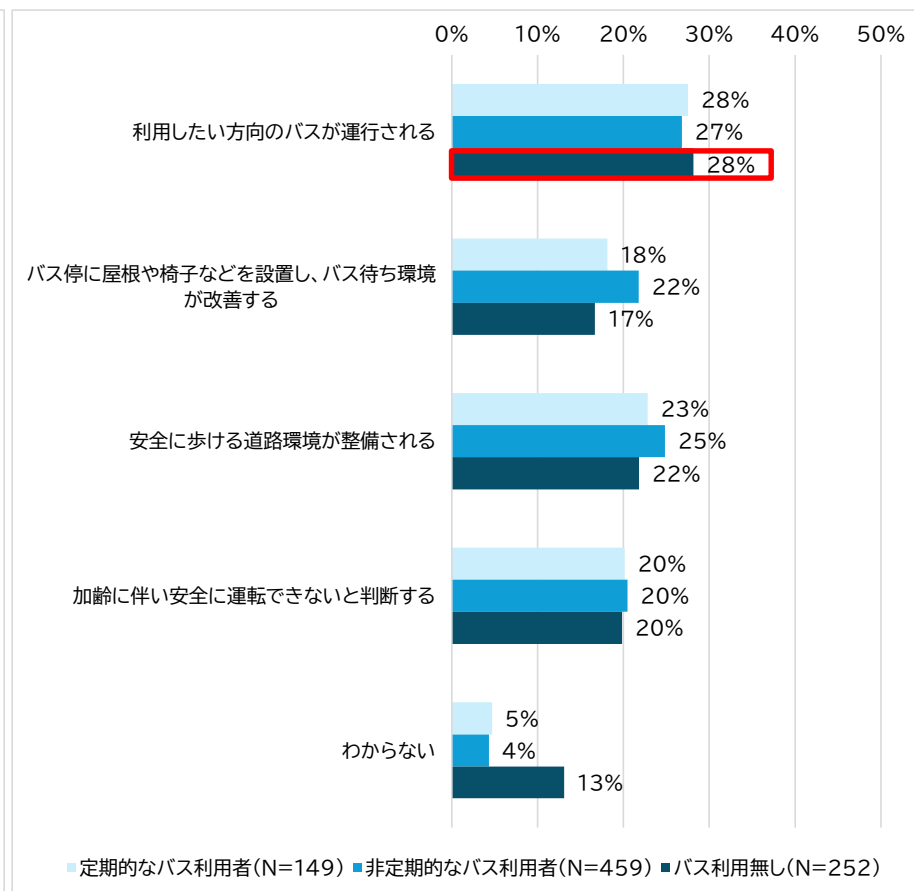
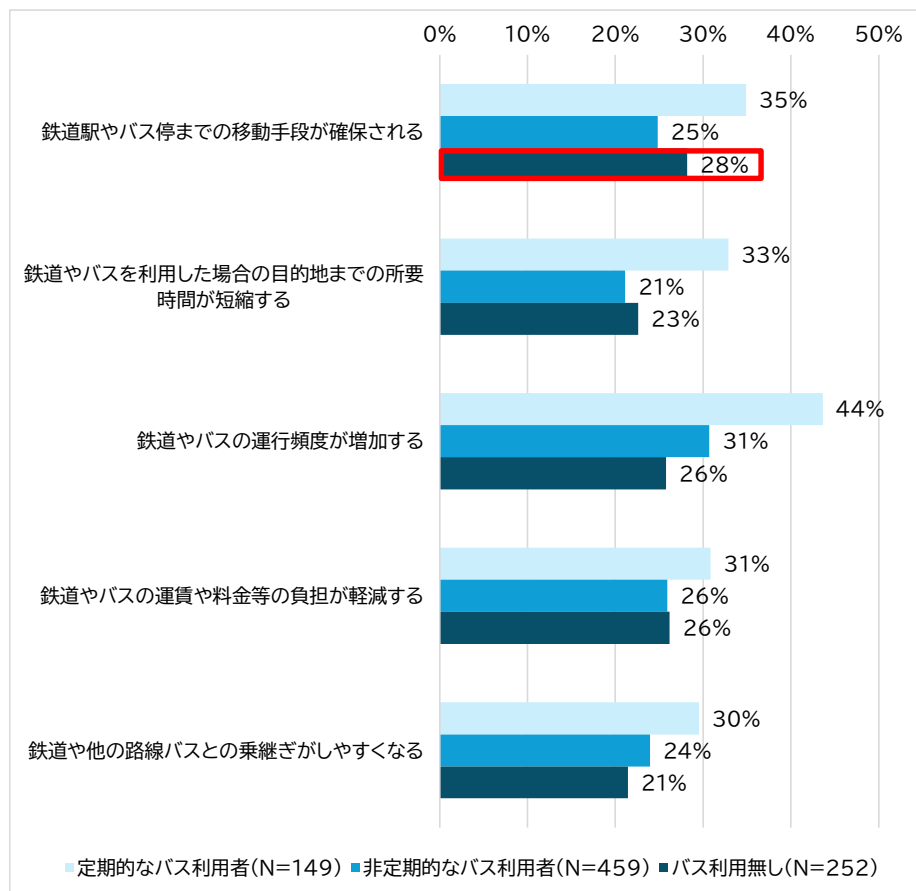
※無回答は除外して集計

1. 市民アンケート調査追加分析

(2) -①. 公共交通利用のきっかけ（利用頻度別）

- 定期的なバス利用者及び非定期的なバス利用者は“運行頻度の増加”が最も多い一方、バスの利用が無い方は“駅やバス停までの移動手段の確保”や“利用したい方向への運行”の割合が最も多く、バスの利用の有無によってニーズが異なる。

公共交通利用のきっかけになり得ること（利用頻度別）



設問：問1年代、問6利用頻度、問10公共交通の利用を促進するきっかけ

※平日3日以上利用している方を“定期的なバス利用者”、2日以下の方を“非定期的なバス利用者”、全く利用していない方を“バス利用なし”として集計

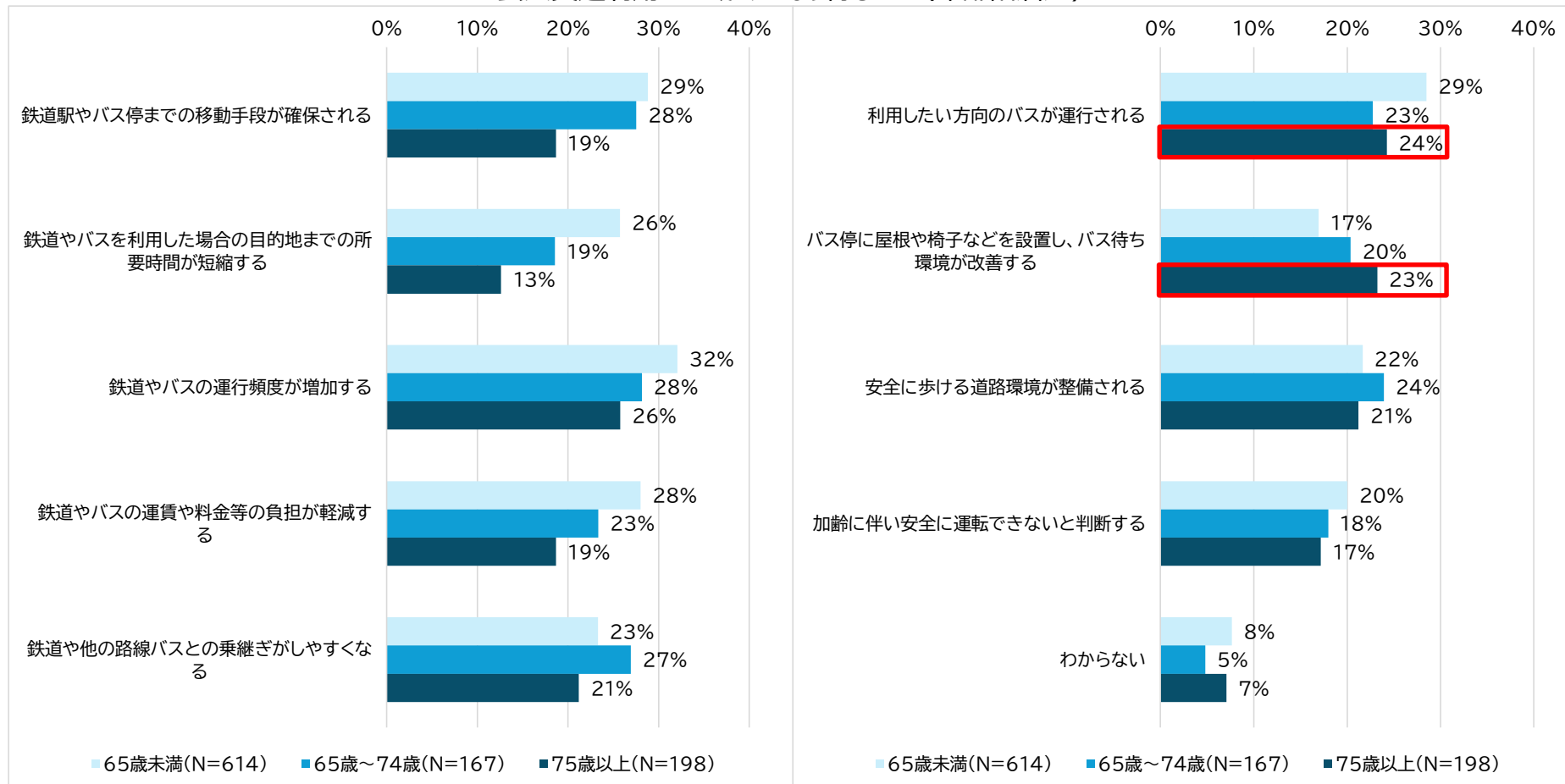
※無回答は除外して集計

1. 市民アンケート調査追加分析

(2) -②. 公共交通利用のきっかけ（年齢階層別）

・年齢階層別の公共交通利用のきっかけについて、75歳以上では、“利用したい方向への運行”や“バス待ち環境の改善”の割合も多く、年齢層によってニーズが異なる。

公共交通利用のきっかけになり得ること（年齢階層別）



1. 市民アンケート調査追加分析

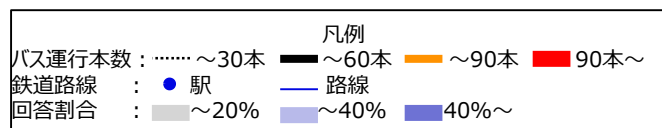
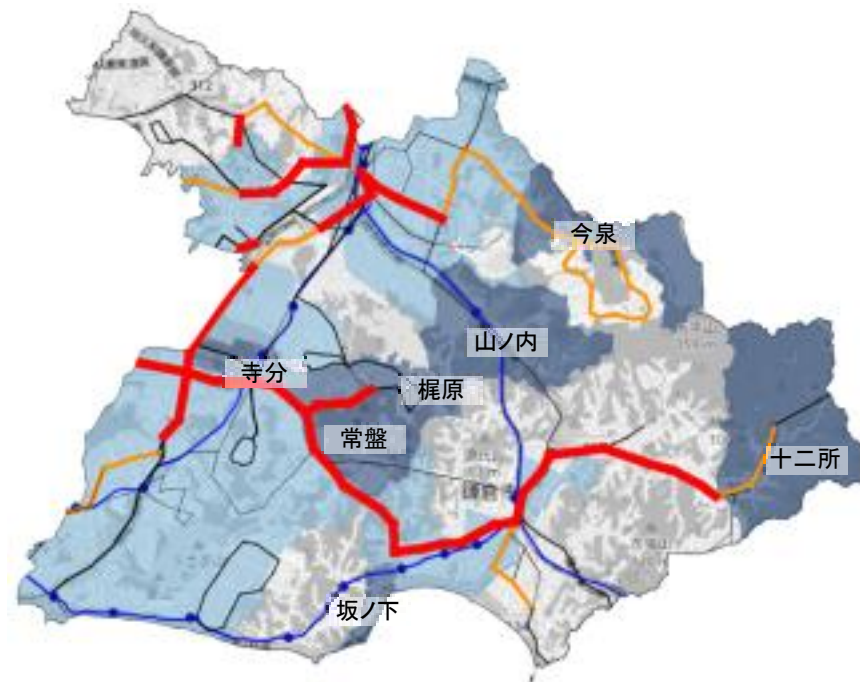
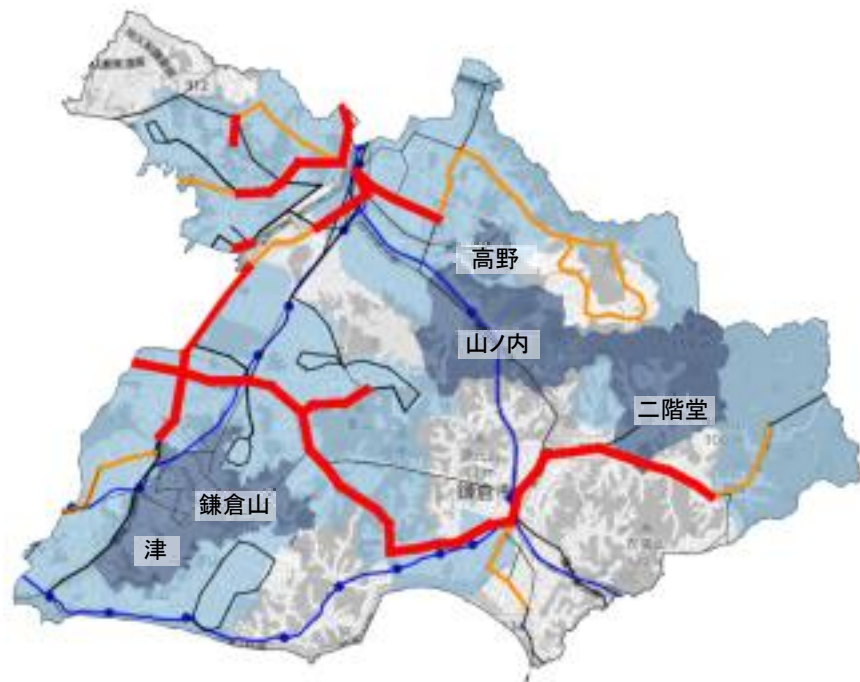
(2) -③. 公共交通利用のきっかけ（運行頻度増加）

・65歳以上で、運行頻度の増加が利用頻度の増加につながるとした回答者はバス路線が比較的少ないエリアに多く、地域によってニーズが異なる傾向であった。

運行頻度の増加が利用頻度の増加につながる回答者の居住地

【全年齢計】

【65歳以上】



設問：問1年代・住まい、問10公共交通の利用を促進するきっかけ
※無回答は除外して集計

1. 市民アンケート調査追加分析

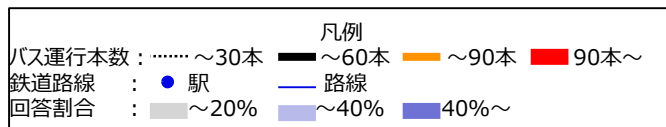
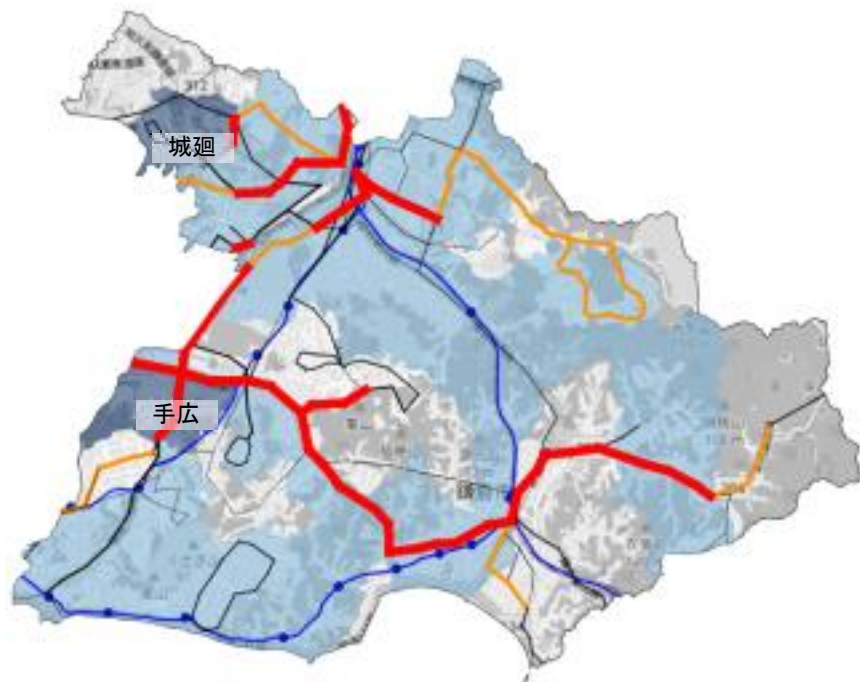
(2) -④. 公共交通利用のきっかけ（料金負担軽減）

・65歳以上で、料金負担の軽減が利用頻度の増加につながるとした回答者は、鉄道駅の圏内などで多い傾向であった。

料金負担の低減が利用頻度の増加につながる回答者の居住地

【全年齢計】

【65歳以上】



1. 市民アンケート調査追加分析

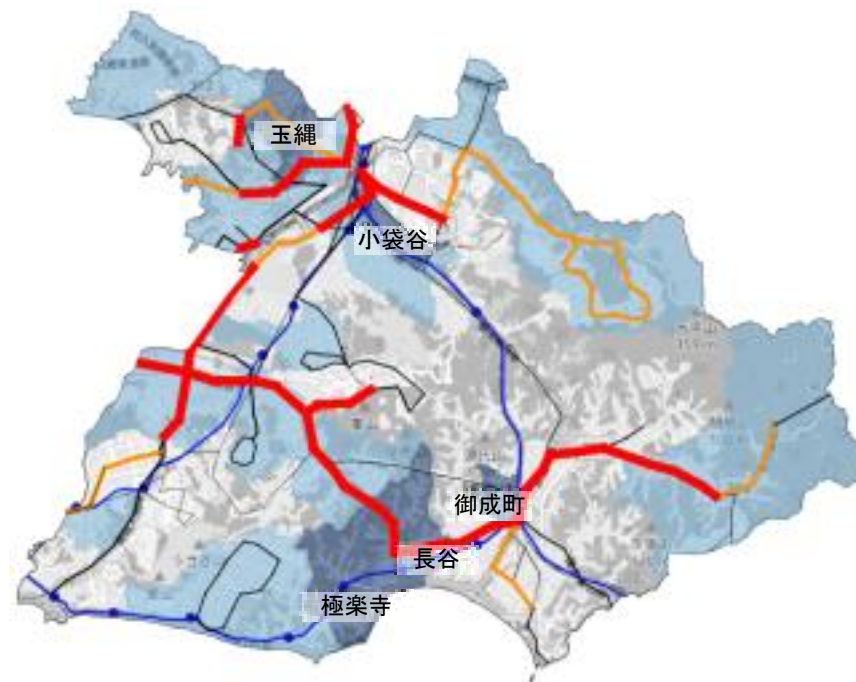
(2) -⑤. 公共交通利用のきっかけ（移動手段確保）

・65歳以上で、移動手段の確保が利用頻度の増加につながるとした回答者は、鉄道駅付近などで多い傾向であった。

バス停や駅までの移動手段の確保が利用頻度の増加につながる回答者の居住地

【全年齢計】

【65歳以上】



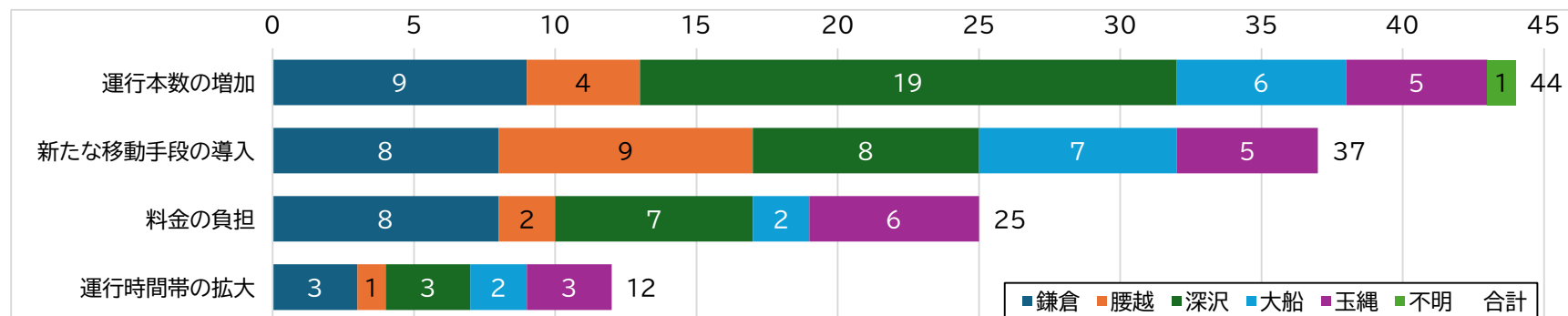
凡例			
バス運行本数 :	～30本	～60本	～90本
鉄道路線 :	● 駅	— 路線	90本～
回答割合 :	～20%	～40%	40%～

1. 市民アンケート調査追加分析

(3) 移動が困難な方の意見

- ・移動が困難な方について、“運行本数の増加”や“新たな移動手段の導入”に関する意見が多くみられた。
- ・深沢地域では“運行本数の増加”、腰越地域や大船地域では“新たな移動手段の導入”に関する意見が多い傾向であった。

移動が困難な方の自由意見



移動が困難な方の主な意見（抜粋）

居住地	年齢層	意見
深沢	19歳以下	運転手不足だが、公的補助をつけるなどして確保、公共バスの利便を維持してほしい。【運行本数の増加】
玉縄	70～74歳	最近よく利用する路線バスの本数、最終バスの時刻、運賃などが変わり、利用するのに不便さを感じています。【運行本数の増加】【運行時間帯の拡大】
深沢	60～64歳	バス便が少ないので、乗る機会も減ってしまうのが悪循環につながってしまう。またバスに乗っても道路事情が悪く左折車、右折車の多い交差点で大渋滞し、ますますバスを避けてしまう。観光客が利用するもの以外に、コミュニティーバスもあれば有り難いです。【運行本数の増加】【新たな移動手段の導入】
鎌倉	50～59歳	坂道も多く車が無いと厳しい地区なので、小さいコミュニティバスみたいながあればありがたいですが、高齢になって一人暮らしの場合は住み続けられないように感じています。【新たな移動手段の導入】
腰越	80～84歳	自治会館・行政センター、駅を巡回するバス路線を作る。各自治体間のコミュニケーション及び、老人・子供の集まりを増やすことができる。【新たな移動手段の導入】
大船	80～84歳	敬老バスみたいなのは鎌倉に無いのですか？横浜市みたいな乗り放題が理想ですが無理と思うので割引券とか。高齢者福祉サービスの情報を市の広報などでもっと知らせてほしいです。移動に困っている高齢者、鎌倉市に沢山います。【料金の負担】

設問：問1居住地・年代、問2(2)外出状況、問5(3)(7)鉄道駅・バス停までの負担、問14自由意見

※問2(2)“1人で外出できる”、問5(3)鉄道駅までの負担“無理なく歩ける”・“わからない”、問5(7)バス停までの負担“無理なく歩ける”・“わからない”と回答した方以外を集計

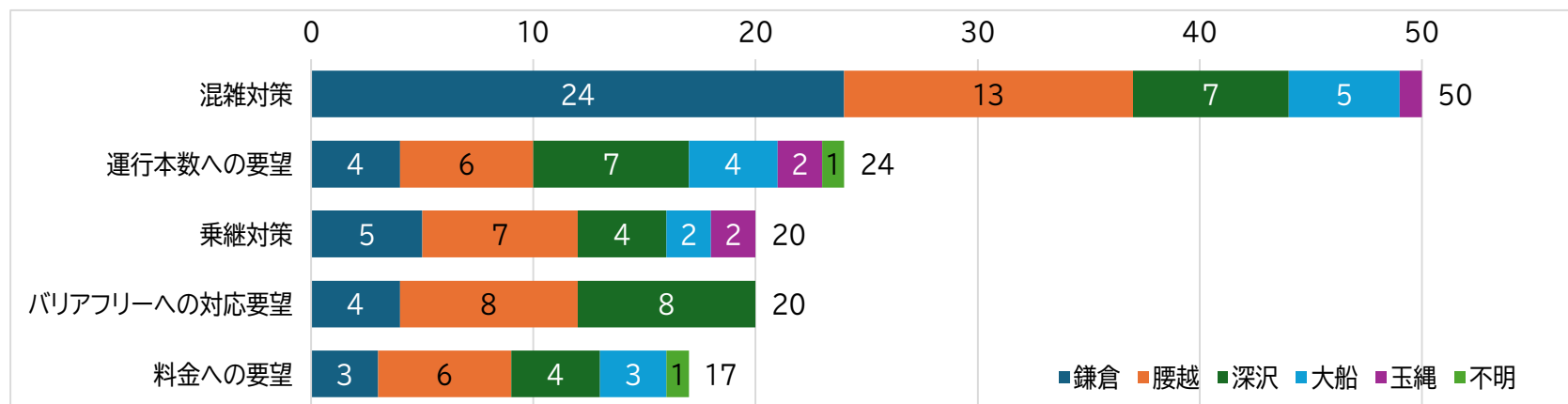
※地域公共交通計画と交通マスタープランの両調査結果を合わせて集計

1. 市民アンケート調査追加分析

(4) 鉄道に関する自由意見

- ・鉄道に関する意見としては“混雑対策”への意見が多い傾向であった。
- ・特に鎌倉地域や腰越地域では“混雑対策”に関する意見が多い傾向であり、観光客等による混雑で住民が利用できないとする意見がみられた。
- ・その他、運行本数の増加や乗継対策、湘南モノレールや江ノ電についてはバリアフリーへの対応ニーズも高い。

自由意見における鉄道に関する主な意見数



鉄道に関する主な意見（抜粋）

居住地	年齢層	意見
鎌倉	50～59歳	江ノ電を利用するが、 観光客等（イベント事）で、乗れなくなる 事がある。日々の生活で利用する事に不安になるので、自動車の運転をやめる前に、他の地域への転居も考えている（利便性の良い所）。
鎌倉	50～59歳	鎌倉駅はオーバーツーリズムにより駅ホームが危険な状況 にあるためホームドアの設置を早急をお願いしたい。
玉縄	50～59歳	JRとバスの乗り継ぎが良くありません 。特にラッシュ時以外は、バスの本数が少なく間隔も広いため、乗り継ぎが悪いと歩くこととなりますが、乗り継ぎの悪いケースが殆どで、バスに乗りたくても乗れない状況になります。また、比較的早くバスが終わるので、そこでも歩くケースが多いです。 乗り継ぎさえ良ければ、また、本数を減らしても遅い時間に少しでもバスがあるともう少し乗れるのではないかと 思います。
鎌倉	30～39歳	江ノ電の全駅にスロープをつけて欲しい。 高齢者も多く、またベビーカー移動をする際にとても移動しづらい 。（七里ヶ浜駅など）
深沢	40～49歳	湘南深沢駅の拡大、 設備充足（エレベーター、トイレ、時計など）

設問：問1居住地・年代、問14自由意見

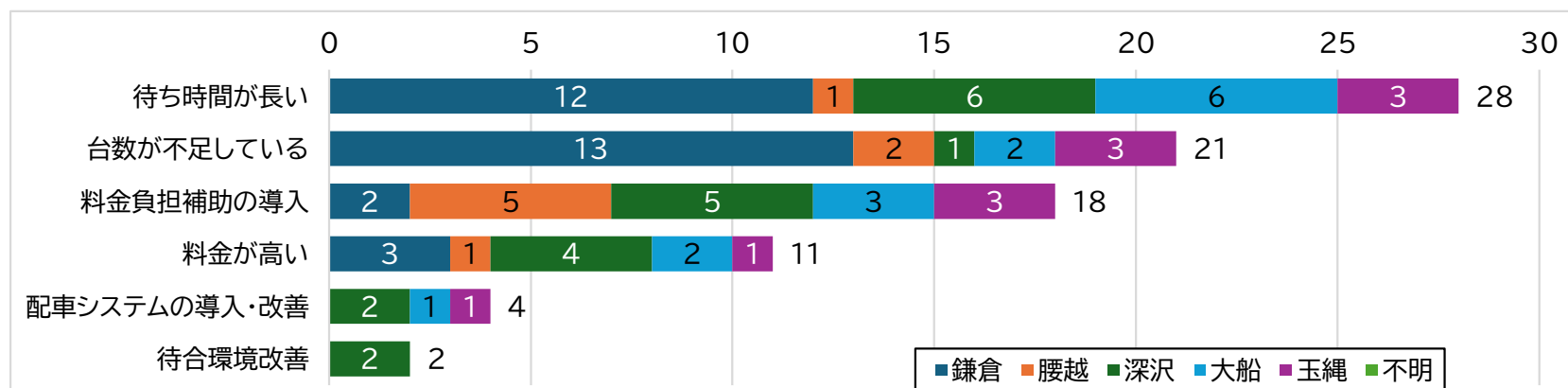
※地域公共交通計画と交通マスタープランの両調査結果を合わせて集計

1. 市民アンケート調査追加分析

(5) タクシーに関する自由意見

- ・タクシーに関する意見としては、特に鎌倉地域において“待ち時間が長い”や“台数が不足している”、腰越地域や深沢地域においては、“料金負担補助の導入”、“料金が高い”といった意見が多い傾向であった。
- ・その他、タクシーの配車や待合環境の改善に関する意見も一部見られた。

自由意見におけるタクシーに関する主な意見数



タクシーに関する主な意見（抜粋）

居住地	年齢層	意見
鎌倉	30～39歳	鎌倉駅西口のタクシーが少なく、終電後雨の日などは1時間半以上待つことがあるので増便してほしい。また現金支払いオンリーのタクシーが未だにあるので支払い方法を増やして欲しい。
深沢	40～49歳	タクシーの台数が不足しているのか、配車にとっても時間がかかることがあり、不便を感じることがあります。
玉縄	50～59歳	バスの最終運行が早すぎる為か、大船駅でかなり待たないとタクシーに乗れない。また、バスに乗っても大船駅(観音側)のロータリーが混みすぎて時間通りにつかない。あのロータリーをどうにかして欲しい。
腰越	80～84歳	公共交通を利用しなくなったので、タクシー代の補助があると助かる。
玉縄	60～64歳	タクシーもバスのように定期や回数券のようなものがあるともう少し利用する時が増えるように思う。
深沢	80～84歳	タクシーの利用は多いですが、西口で待っている間座っている椅子がなく、杖つく身としては、10分以上待つのは苦痛です。観光客の方も利用しますので、タクシー利用に住民優先の方策を考えて頂きたいです。
大船	60～64歳	タクシーを気軽に呼べるようなシステムが必要。

設問：問1居住地・年代、問14自由意見

※地域公共交通計画と交通マスタープランの両調査結果を合わせて集計

2. 現状分析の追加整理

(1) 鉄道駅のバリアフリー対応状況

- ・鎌倉市内の鉄道駅のバリアフリーへの対応状況は、2024年度の時点で市内の一部の駅で対応できていない状況である。
- ・利用者にとって使いやすい鉄道を実現し、利用促進を図るためには、バリアフリー化の推進が重要である。

鉄道駅のバリアフリー対応状況(2024年度時点)

		有人駅	段差への対応	エレベータの設置 ※◎はエスカレータも設置	バリアフリー対応 トイレの設置
JR	大船	○	○	◎	○
	北鎌倉	○	○	○	○
	鎌倉	○	○	◎	○
湘南 モノレール	大船	○	○	○	○
	富士見町		○	○	
	湘南町屋		○	○	
	湘南深沢				
	西鎌倉		○	○	○
	片瀬山		○		
	鎌倉	○	○		○
江ノ電	和田塚		○		
	由比ヶ浜		○		
	長谷	○	○		○
	極楽寺		○		○
	稲村ヶ崎		○		
	七里ヶ浜	△※	△※		
	鎌倉高校前		○		
	腰越	△※	△※		

※：七里ヶ浜駅と腰越駅については、日中時間帯のみ駅員が常駐し、その時間帯のみ車いす対応昇降機による段差対応が可能

出典 JR東日本：HP（各駅情報）、

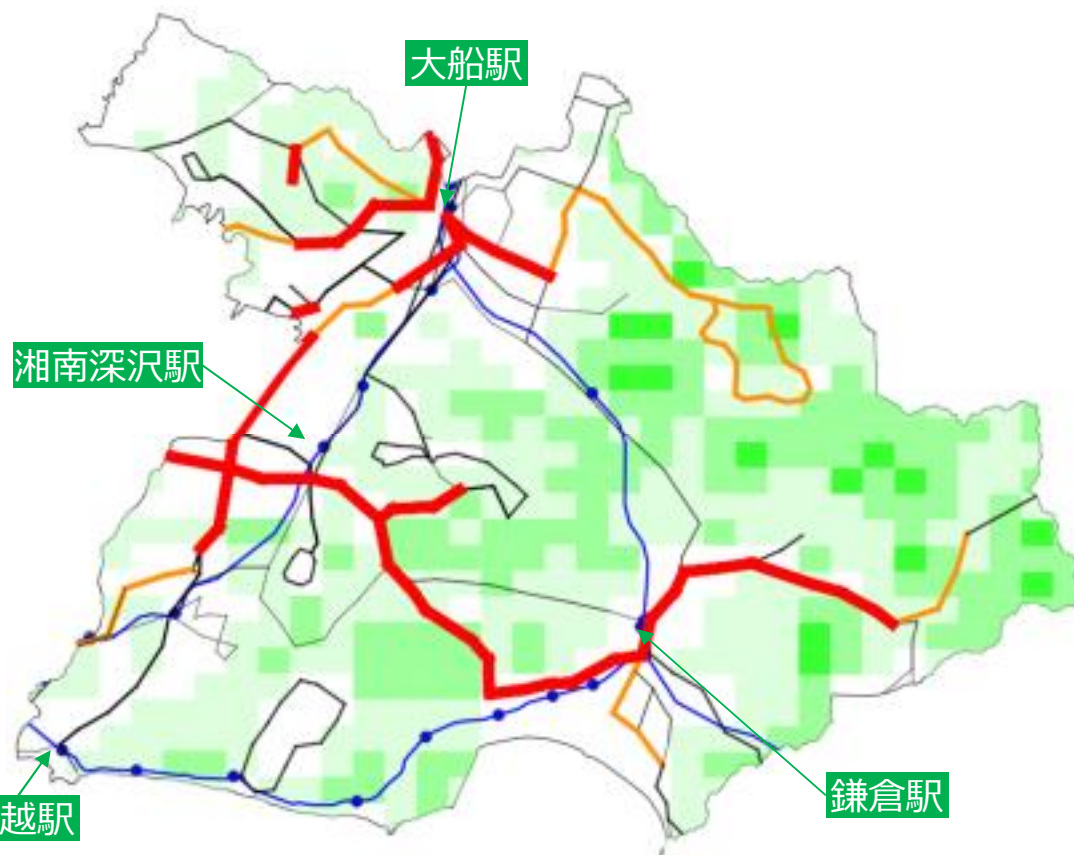
江ノ島電鉄：移動等円滑化取組報告書（鉄道駅）,令和6年度(2024年度)

湘南モノレール：移動等円滑化取組報告書（鉄道駅）,令和5年度(2023年度)、移動等円滑化取組計画書,令和6年6月30日

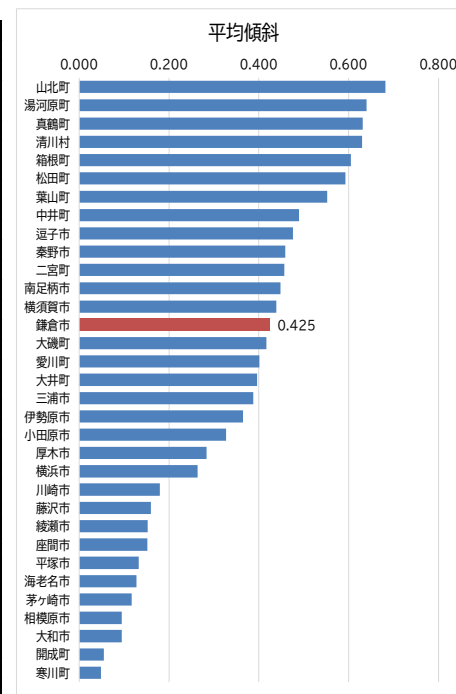
2. 現状分析の追加整理

(2) 市内の勾配の状況

・市内には高低差がある地域が多く、平面的な距離だけでは交通不便地域を十分に反映できていないと考えられ、今後はこれらを踏まえた交通不便地域の精査などが求められる。

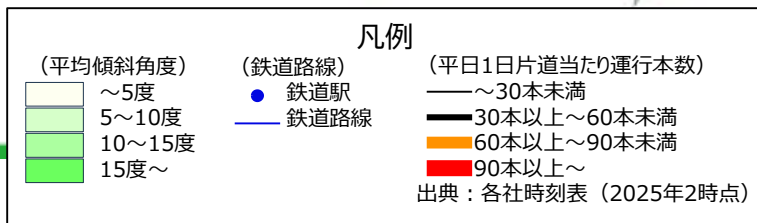


市町村	平均傾斜	人口(R7.1.1)
山北町	0.682	9,036
湯河原町	0.640	22,073
真鶴町	0.631	6,144
清川村	0.630	2,867
箱根町	0.605	10,885
松田町	0.593	10,251
葉山町	0.552	30,591
中井町	0.490	8,902
逗子市	0.476	55,305
秦野市	0.459	160,537
二宮町	0.457	26,610
南足柄市	0.448	39,243
横須賀市	0.439	370,000
鎌倉市	0.425	170,182
大磯町	0.417	30,754
愛川町	0.401	39,179
大井町	0.396	17,270
三浦市	0.388	39,386
伊勢原市	0.365	101,133
小田原市	0.327	185,750
厚木市	0.284	223,544
横浜市	0.264	3,769,584
川崎市	0.180	1,551,662
藤沢市	0.160	443,696
綾瀬市	0.153	82,811
座間市	0.152	131,783
平塚市	0.133	258,193
海老名市	0.128	141,335
茅ヶ崎市	0.117	245,270
相模原市	0.095	723,407
大和市	0.095	244,349
開成町	0.055	18,741
寒川町	0.049	48,508



2000年度国勢調査地域メッシュ統計の基準地域メッシュ(約1km格子)データを居住地分布に利用した。青木ほか(2003)の方法に従い、GISで解析可能な人口メッシュデータを生成し、人口1人以上のメッシュ(居住地)と人口0人のメッシュ(非居住地)に二分した。

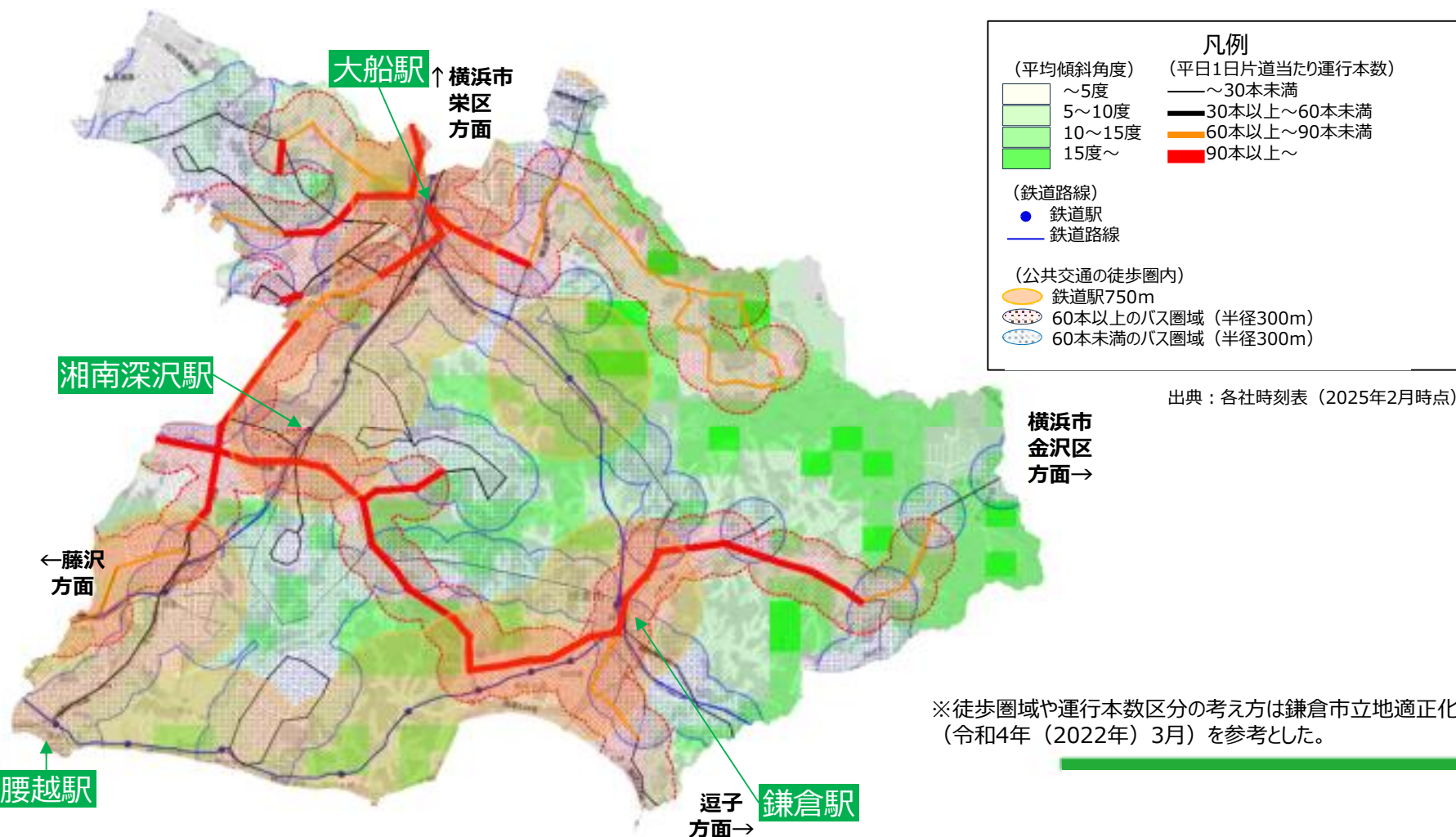
出典：日本における居住地の分布と地形との関係—GISを利用した市区町村単位の検討—, CSIS Discussion Paper #68, 財城真寿美・小口 高・香川雄一・高橋昭子(東京大)・小池司朗・山内昌和(国立社会保障・人口問題研究所)、2005年12月



2. 現状分析の追加整理

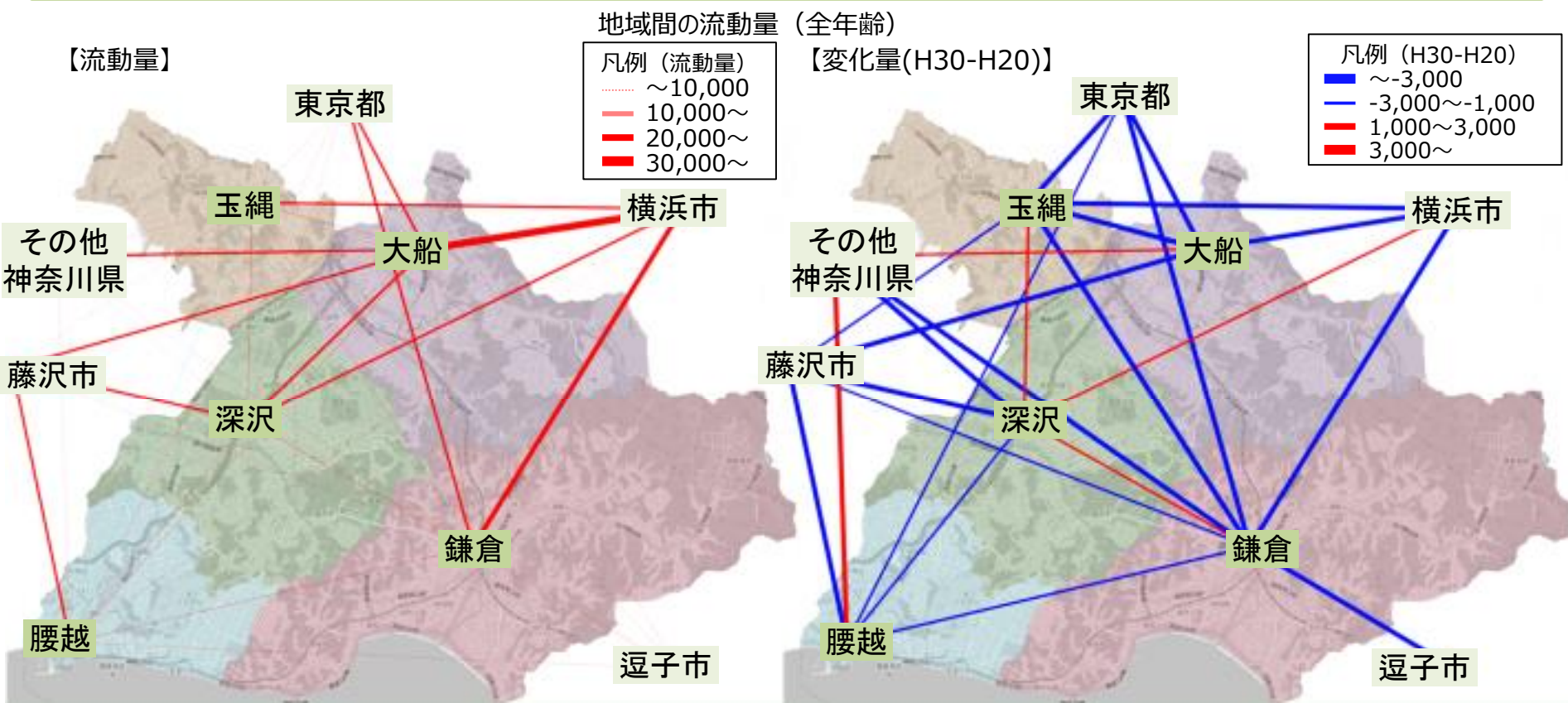
(3) 公共交通ネットワークの現状

- ・市内の公共交通ネットワークは、鉄道と路線バスによって概ねカバーしている状況である。
- ・鉄道が運行していないエリアの多くでは、路線バスが平日1日片道当たり60本以上（1時間当たり3～4本程度以上）が運行されているが、勾配のためにバス停までの移動負担が多いエリアも存在している。



(4) -①. 地域間流動の推移（全年齢層）

- ・多くの地域間で平成20年(2008年)に比べ平成30年(2018年)は移動量が減少している。
- ・平成30年(2018年)の各地域間の移動量は、大船地域や鎌倉地域から横浜市方面が多い。
- ・平成20年(2008年)から平成30年(2018年)にかけての各地域間の移動量の変化は、鎌倉市内では深沢、鎌倉や玉縄地域間等、鎌倉市内外では腰越地域とその他神奈川県内等で増加傾向であった。
- ・今後新たな拠点整備が進められている深沢地域など、今後の移動ニーズの変化も想定される。

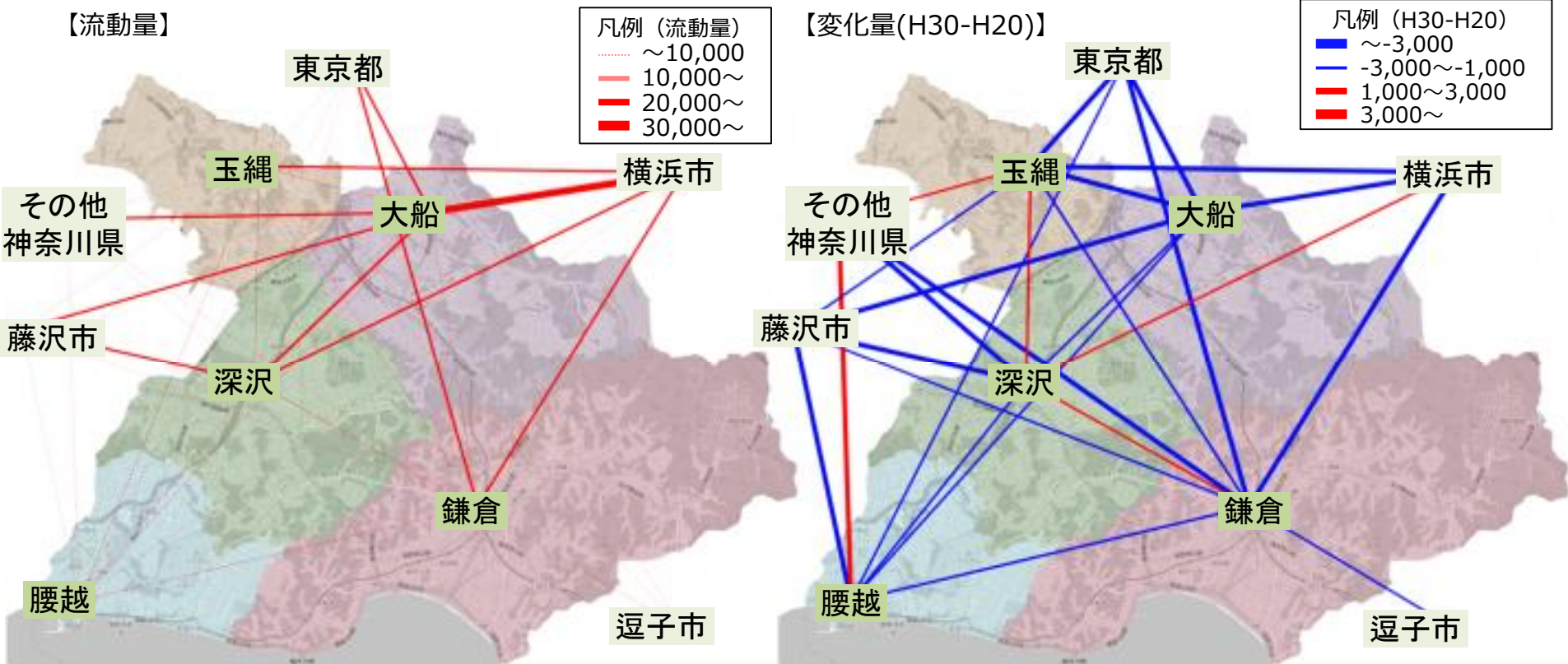


2. 現状分析の追加整理

(4) -②. 地域間流動の推移 (65歳未満)

- ・65歳未満における移動量は、大船と横浜市方面が多い。
- ・移動量の変化は、鎌倉市内では深沢、鎌倉や玉縄地域間等、鎌倉市内外では腰越地域とその他神奈川県内等で増加傾向であった。

地域間の流動量 (65歳未満)

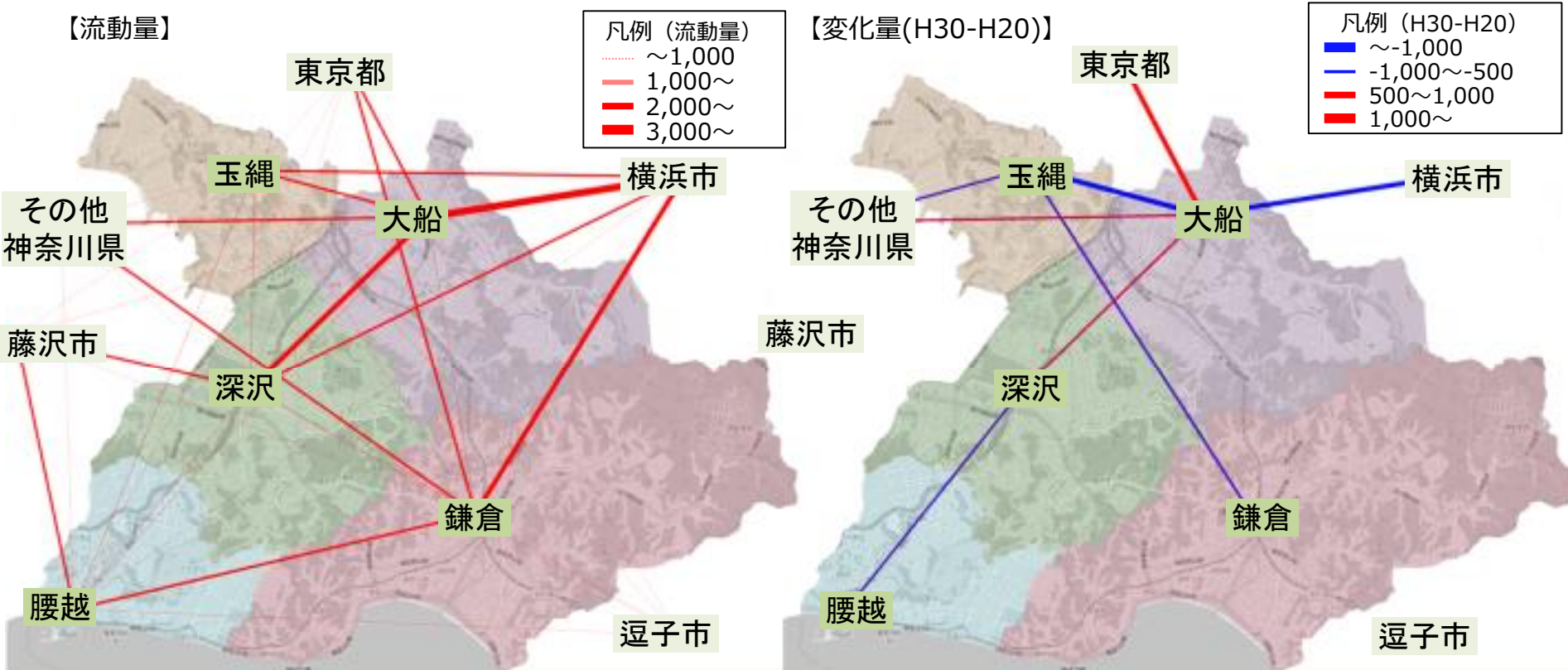


2. 現状分析の追加整理

(4) -③. 地域間流動の推移 (65歳以上)

- ・65歳以上の高齢者における移動量は、大船や鎌倉地域と横浜市方面、大船と深沢地域が多い。
- ・移動量の変化は、鎌倉市内では深沢地域と大船地域間等、鎌倉市内外では大船地域と東京都やその他神奈川県内等で増加傾向であった。
- ・高齢者についても地域を跨いだ移動がみられることから、誰もが移動しやすい環境整備が重要である。

地域間の流動量 (65歳以上)



3-①. 調査結果のまとめ（前回資料から引用） ※ 内は各種調査からみた生じている問題

【市民アンケート調査】

・“自宅からバス停までの所要時間”、“バスのルート・目的地”、“バスの行き先や運行状況のわかりやすさ”、“バスの運賃のわかりやすさ”の満足度が高い一方、“運行本数”や“運行間隔”、“運行時間帯”は不満が大きい。

【バスの運行本数、間隔、運行時間帯への不満】

・路線バスの維持方策について、全体の3割以上が“運賃値上げ”、4割以上が“行政の財政負担”と回答

【地域や行政負担によるバス路線の維持】

・維持に向けてできることとして、約1割が“地域主体の交通の実現に向けて企画・運営に関与”、約2割が“取組に積極的に協力”と回答 **【地域主体の取組へ関与・協力】**

・公共交通の利用のきっかけとして“運行頻度の増加”、“駅やバス停までの移動手段の確保”、“乗り継ぎの改善”が高い傾向

【サービスレベルの改善による利用促進】

・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 **【高齢化の進展によるバス停までの移動負担増】**

【利用者聴き取り調査】

・観光目的の利用者においては、“バスのルート”や“運行時間帯”については一定の満足度が得られている一方、“運行本数”や“運行間隔”については不満がみられる傾向 **【バスの運行本数、間隔への不満】**

【交通事業者ヒアリング調査】

・コロナ禍以前の利用者数までは回復していない。 **【バス利用者の減少】**

・鎌倉駅西口周辺等、道路が狭く、路上駐車も多い状況で、遅延が発生している。 **【道路環境によるバスの遅延の発生】**

・バスに不慣れな観光客が乗降に時間がかかり遅延につながる状況も発生している。

【観光客の増加によるバスの遅延の発生】

・定時性が保たれていないことで利用者を逃していることも想定される。 **【バスの定時性の低下】**

・人員不足が進むたびに減便を伴うダイヤ改正が必要となっている。 **【ドライバー不足によるサービスの低下】**

・全てのニーズをバスで支えることは困難であり、公共交通のネットワークを維持するために幹線・支線の役割分担の明確化が必要。 **【交通ネットワークにおける役割分担の明確化】**

・人件費が高騰する中、待遇改善の原資として、適切な運賃設定・運賃改定が必要。 **【人件費の高騰に対応した運賃設定】**

・高齢者の外出支援の拡充やデマンド交通や自動運転、EVの導入時の補助や関係者・他分野との連携強化や調整支援において行政に期待している。 **【デマンド交通、EV等導入におけるコスト発生】** **【関係機関との連携強化・調整支援】**

3-②. 追加調査結果のまとめ

※【 】内は各種調査からみた生じている問題

【市民アンケート調査追加分析】

暮らしへの満足度とバスへの満足度

- ・暮らしへの満足度が高いほど、バスサービスへの満足度も高く、暮らしへの満足度が低いほど、バスサービスへの満足度も低い傾向。**【公共交通の満足度向上と暮らしの満足度向上が関係】**

公共交通利用のきっかけ

- ・全く利用していない回答者は“駅やバス停までの移動手段の確保”や“利用したい方向への運行”の割合が最も多く、バスの利用の有無によってニーズが異なる。**【利用していない方のバスサービスへの不満】**
- ・75歳以上の高齢者では、“利用したい方向への運行”や“バス待ち環境の改善”の割合が多く、年齢層によってニーズが異なる。**【高齢化による移動ニーズの変化】**
- ・居住地域によって“運行本数の増加”や“利用したい方向への運行”、“バス待ち環境の改善”などニーズが異なり、地域ニーズに対応した施策が必要。**【地域特性を考慮した移動環境整備の推進】**

移動が困難な方の意見

- ・移動が困難な方について、“運行本数の増加”や“新たな移動手段の導入”に関する意見が多くみられた。

【移動が困難な方の不満】

鉄道に関する意見

- ・鉄道に関する意見としては“混雑対策”や“観光客対策”、“バスとの乗継対策”への意見が多い傾向。

【鉄道の混雑対策、観光客対策、バスとの乗継への不満】

タクシーに関する意見

- ・タクシーに関する意見としては、“待ち時間が長い”や“台数が不足している”、“料金負担補助の導入”、“料金が安い”といった意見が多い傾向。**【タクシーの待ち時間、料金への不満】**

【現状分析の追加整理】

鉄道駅のバリアフリー対応状況

- ・市内の一部の駅で、バリアフリーへの対応ができていない状況。**【鉄道駅におけるバリアフリーへの対応】**

公共交通ネットワークの現状

- ・市内には高低差がある地域が多く、平面的な距離だけでは交通不便地域を十分に反映できていないことが想定されるため、高低差を考慮した、交通不便地域の考慮、対応が必要である。**【地域特性を考慮した移動環境整備の推進】**

地域間流動の推移

- ・今後新たな拠点整備が進められている深沢地域など、今後の移動ニーズの変化も想定される。

【拠点整備に伴う移動ニーズの変化への対応】

Ⅱ．課題を踏まえた 地域公共交通の方針、目標

1. 現状からみた課題の抽出結果（更新版）
2. 地域公共交通の基本方針及び目標（更新版）

1. 現状からみた課題の抽出結果 (更新版)

※黄色は前回提示版からの更新箇所
※赤字は協議会を踏まえた更新箇所



2. 地域公共交通の基本方針及び目標（更新版）

※黄色は前回提示版からの更新箇所
※赤字は協議会を踏まえた更新箇所

基本方針 市内の自由な移動と交流を促進する公共交通サービスの形成

公共交通の課題

公共交通のネットワークを維持・確保するための、幹線・支線の役割分担の明確化

地域の主体的な動きも踏まえ、地域と協働した新たな交通サービスの実現に向けた検討の推進

サービス改善等による公共交通利用促進、公共交通利用のきっかけ作り

高齢者や移動が困難な方、市民だけではなく観光客や来訪者も皆が安全・安心で使いやすい移動手段の維持・確保

人手不足の実態と市民・利用者の増便要望のギャップの解消

金銭的な支援だけでなく、他分野や地域との連携等の支援、仲介

目標

「公共交通ネットワークの充実」

- ・ 地域、行政、事業者が協働し、公共交通の幹線・支線のそれぞれが役割を踏まえ、地域における輸送資源を活用しながら公共交通ネットワークの充実を目指す。

「公共交通の利用促進」

- ・ 公共交通サービスの改善や利用者意識の啓発を行い、公共交通の利用促進を目指す。

「安全・安心な移動の実現」

- ・ 誰もが安全・安心で使いやすい移動環境の実現を目指す。

参考：鎌倉市の地域公共交通の基本方針の考え方

- ・第2回協議会で提示した、鎌倉市の地域公共交通の基本方針について、「鎌倉市立地適正化計画(令和4年(2022年)3月)」と同様、「鎌倉市都市マスタープラン」に基づき設定した。

【鎌倉市都市マスタープラン「都市づくりの方向性」】

※下線は交通に関する記載

【基本理念】

くらしに自然・歴史・文化がいきる古都鎌倉

【基本目標】

- (1) 緑や地形をいかした古都にふさわしいまち並みのある都市(みどりとまちなみ)
- (2) 環境負荷の少ない都市(かんきょう)
- (3) 人と環境にやさしい交通の都市(いどう)
- (4) 安心して住み続けられる都市(くらし)
- (5) 鎌倉ならではの多様な産業が根づく都市(なりわい)
- (6) 皆が共に憩い愉しむ都市(たのしみ)

【まちづくりの新たな視点】

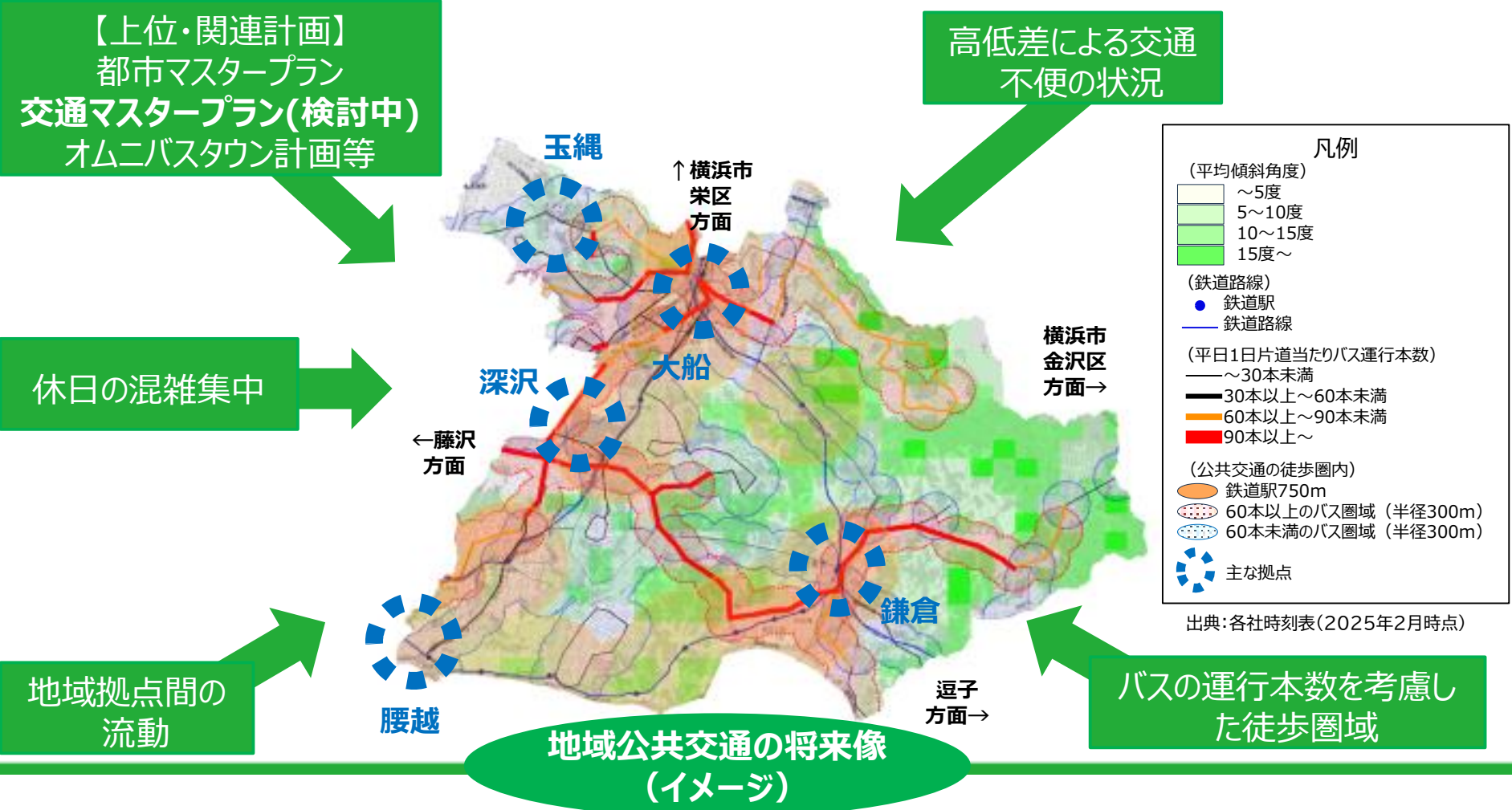
- (1) 鎌倉ならではの空間文化の再構築
- (2) 防災・減災まちづくり、安全・安心まちづくり
- (3) 環境共生まちづくり
- (4) 暮らしのサポート(高齢者支援、子育て支援)
- (5) 海沿いのまちの創生
- (6) 国際おもてなし都市・鎌倉MICE
- (7) 次世代産業まちづくり

出典：鎌倉市立地適正化計画（令和4年（2022年）3月）

基本方針 市内の自由な移動と交流を促進する公共交通サービスの形成

参考：鎌倉市の地域公共交通の将来像の考え方

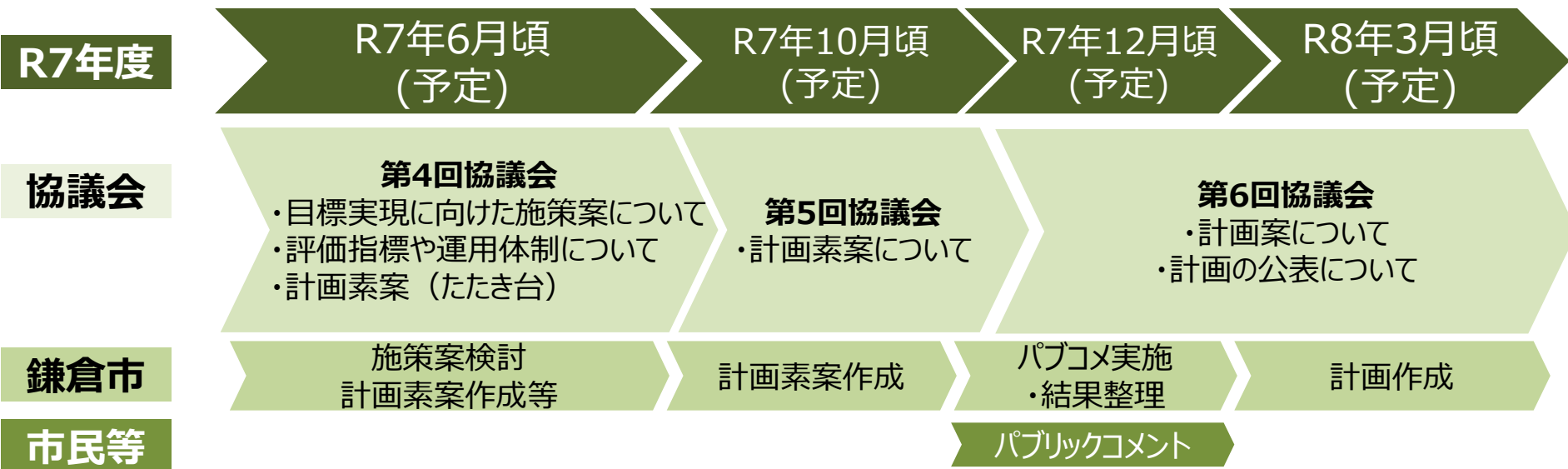
・鎌倉市の地域公共交通の将来像について、「鎌倉市立地適正化計画(令和4年(2022年)3月)」に基づくほか、高低差による交通不便の状況、バスの運行本数、地域間流動、休日の混雑集中の他、現在検討中である「交通マスタープラン」の検討結果を踏まえて整理する。



Ⅲ. 令和7年度の予定

1. 令和7年度のスケジュール（予定）
2. 地域公共計画記載上の主な検討項目

1. 令和7年度のスケジュール（予定）



2. 地域公共交通計画記載上の主な検討項目

章	表題	記載内容
第5章 地域公共交通の実施施策	実施施策の考え方	基本方針、対応の方向性、短期中長期の施策
	各公共交通機関の役割と方向性の整理	鉄道・バス・タクシーの役割の整理
	実施施策のスケジュール	施策別のスケジュール
	実施施策	実施主体、目的、事業の紹介
	数値目標の設定と進捗管理	