

1 調査名称：（鎌倉市）鎌倉市交通マスタープラン等策定調査

2 調査主体：鎌倉市

3 調査圏域：鎌倉市全域

4 調査期間：令和6年9月12日～令和7年3月28日

5 調査概要：

本市では、将来の鎌倉市の都市像にあわせた、総合的な交通政策の基本方針を定めた「鎌倉市交通マスタープラン（以下「交通マス」という。）」を平成10年3月に策定し、平成16年5月に改訂している。

改定から20年以上が経過するなかで、超高齢社会の進展、自動車運転技術の進展、新たな移動の概念であるMaaSや次世代交通システムなど多様な地域交通手段の登場、首都圏中央連絡道路の開通など、また国においては交通政策基本法の施行や、交通政策基本計画が策定されるなど、交通を取り巻く社会情勢は目まぐるしく変化している。

併せて、いわゆる「働き方改革」を契機としたリモートワークの高まりを背景に生活様式や人の移動に大きな変化が生じている。

こうした交通環境の変化に対応するため、令和6年度、令和7年度の二箇年で交通マスの全面的な改定を行う。

I 調査概要

1 調査名称

鎌倉市交通マスタープラン等策定調査

2 報告書目次

序章. 業務概要

1－1. 目的

1－2. R7 改定交通マスの概要

1－3. 業務内容

第1章. 現状と動向

1－1. 鎌倉市の概要

1－2. 交通を取り巻く状況

1－3. 鎌倉市の交通実態

1－4. 上位関連計画の整理

1－6. 交通マス改定に向けて新たに考慮すべき視点

第2章. 市民アンケート調査

2－1. 調査概要

2－2. 回収状況

2－3. 調査結果

第3章. 将来交通量推計

3－1. 推計の目的

3－2. 推計方針

3－3. 現況再現

3－4. 将来交通量推計結果

3－5. 幹線道路網の評価

第4章. 交通課題の整理

4－1. 交通課題の整理

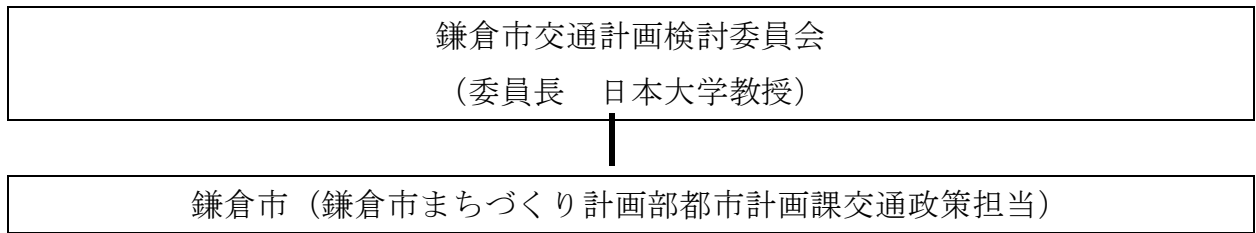
4－2. 交通課題の整理

第5章. 将来めざすべき交通像

5－1. 将来交通像の検討

5－2. 将来交通像のイメージと交通体系

3 調査体制



4 委員会名簿等：

Ⅱ 調査成果

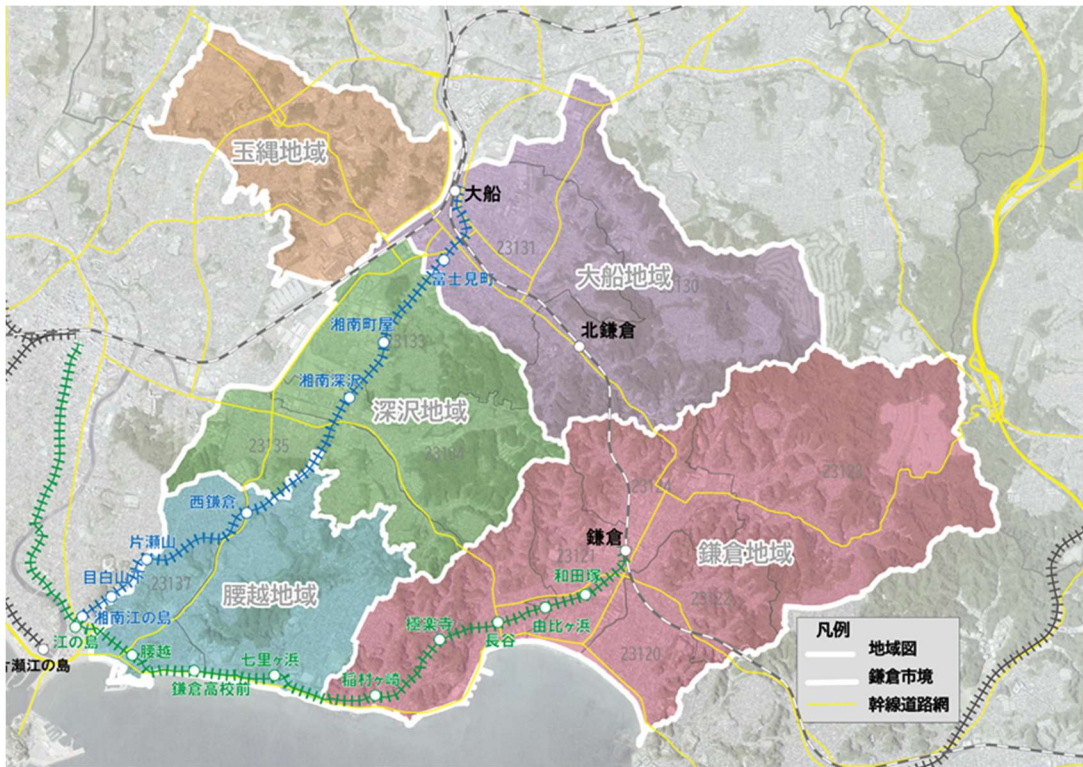
1 調査目的

令和5年度に実施した鎌倉市交通マスタープラン改定等基礎調査検討業務を基に、別業務で実施する地域公共交通計画の策定とも連携しながら、設置する鎌倉市交通計画検討委員会における検討等を踏まえ、交通マスタープランを改定することを目的とする。

2 調査フロー

	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	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
	4.将来交通量推計	
	5.交通課題の整理①	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
	6.交通課題の整理②	
令和7年度	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	
	8.交通施策の検討	第4回 令和7年7月(予定) ・交通施策について ・地域別構想について
	9.地域別構想の検討	
	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) ・(改定)交通マス素案について
	12.パブリックコメント	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

3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 現状と動向

項目	改定のポイント（視点）	現状と課題
1-1. 鎌倉市の概況	■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
1-2. 交通を取り巻く状況	■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
	■ウォークブルの推進	・新しいまちづくりではウォーク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
1-3. 鎌倉市の交通実態	■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	・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高齢者等の移動支援	・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

1-4. 上位関連計画の整理		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
	■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駅周辺の路上駐輪により歩道の歩きやすさが低下している地域がある

(2) 市民アンケート調査結果

ア 全市

■駅、バス停までの行きやすさ

- ・ 最寄りの駅やバス停まで行きづらい 65 歳以上の割合が約 2 割

■外出時の移動のしやすさ

- ・ 「通勤・通学」、「送迎」、「買い物」、「通院」、「その他用事」全ての目的において不満より満足の割合の方が高いものの、他に比べ「その他用事の移動」目的の不満の割合が高い

■地域の交通問題

- ・ 「休日の交通渋滞」、「自転車の通行の安全性」、「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」に対する対策を求める意見が多い
- ・ 休日の交通渋滞は暮らしやすさの満足度が低いほど深刻に考えている
- ・ 自転車の安全性や、歩きやすさに係る子育て世代の移動（ベビーカーでの移動）と駅等のバリアフリーも同様の傾向を示す等、交通問題の解消が暮らしやすさを高めることになることが伺える

■高齢者の移動のしやすさ

- ・ 市民の約 97%が「一人で外出できる」と回答しているが、高齢者等の移動について対策を望む声が多い
- ・ 健康状態が「あまりよくない」「よくない」と答えた回答者の年齢は約 7 割が 65 歳以上で、徒歩による移動頻度が高いほど健康状態が「よい」と回答しているため、高齢者の外出支援など福祉的な視点と整理が必要

イ 鎌倉地域

■駅、バス停までの行きやすさ

- ・ 最寄りの駅やバス停まで行きづらい 65 歳以上の割合が約 2 割

■外出時の移動のしやすさ

- ・ 「送迎」目的の移動は、送迎スペースがないことによる不満の意見が多い
- ・ 「通院」「買い物」目的の移動は道路の狭さや混雑などで不満の意見が多い

■地域の交通問題

- ・ 「休日の交通渋滞」は、平成 24 年に実施した同様のアンケート結果に比べ対策が必要と感じている人の割合は低下しているが、対策の必要性は依然として高い
- ・ 「生活道路での安全対策」、「自転車の通行の安全性」、「免許を持たない高齢者等の移動」、「交通規制の違反やマナーの低下」にも課題を有しており、深刻度も高い、上記以外では「オーバートーリズム」などに市民の関心が高い

■高齢者の移動のしやすさ

- ・ 市民の約 97%が「一人で外出できる」と回答しているが、高齢者等の移動について対策を望む声が多い

ウ 腰越地域

■駅、バス停までの行きやすさ

- ・ 最寄りの駅やバス停まで行きづらい 65 歳以上の割合が約 2 割

■外出時の移動のしやすさ

- ・ オーバーツーリズムによる道路や江ノ電の混雑により、「通勤」、「買い物」、「通院」、「その他」の目的での移動は、全市に比べ不満の声が多い

■地域の交通問題

- ・ 「休日の交通渋滞」、「交通規制の違反やマナーの低下」、「自転車の通行の安全性」「免許を持たない高齢者等の移動」は対策の必要性が高い

■高齢者の移動のしやすさ

- ・ 市民の約 93%が「一人で外出できる」と回答しているが、高齢者等の移動について対策を望む声が多い

エ 深沢地域

■駅、バス停までの行きやすさ

- ・ 最寄りの駅まで行きづらい 65 歳以上の割合が約 3 割で他の地域に比べ玉縄地域に続いて高い

■外出時の移動のしやすさ

- ・ 「通勤・通学」目的の不満は最も高く、朝のモノレールの混雑、最終バスの繰り上げ、路線バスの遅延など公共交通サービスへの指摘が見られる

■地域の交通問題

- ・ 「休日の交通渋滞」「免許を持たない高齢者等の移動」「自転車通行の安全性の向上」「交通規制やマナー違反への対応」の対策の必要性が高い
- ・ 湘南深沢駅のバリアフリーへの対応に対する市民意識が高い

■高齢者の移動のしやすさ

- ・ 市民の約 97%が「一人で外出できる」と回答しているが、高齢者等の移動について対策を望む声が多い

オ 大船地域

■駅、バス停までの行きやすさ

- ・ 最寄りの駅やバス停まで行きづらい 65 歳以上の割合が約 1 割（全市に比べ低い）

■外出時の移動のしやすさ

- ・ 全市に比べ全ての目的において、移動しやすさの不満は低い

■地域の交通問題

- ・ 「自転車の通行の安全性」は対策の必要性が高く、自由記述において自転車通行のマナーの低下や自転車駐輪場の不足についての意見がみられる

■高齢者の移動のしやすさ

- ・ 市民の約 98%が「一人で外出できる」と回答しており、高齢者等の移動について対策を望む声が全市に比べ低い

カ 玉縄地域

■駅、バス停までの行きやすさ

- ・ 最寄りの駅まで行きづらい 65 歳以上の割合が約 4 割で他の地域に比べ最も高い

■外出時の移動のしやすさ

- ・ 全市に比べ全ての目的において、移動しやすさの不満は低い

■地域の交通問題

- ・ 「自転車の通行の安全性」、「免許を持たない高齢者等の移動」は対策の必要性が高い
- ・ 自転車通行のマナーの低下や歩道が狭隘なことによる危険等に市民の関心がある

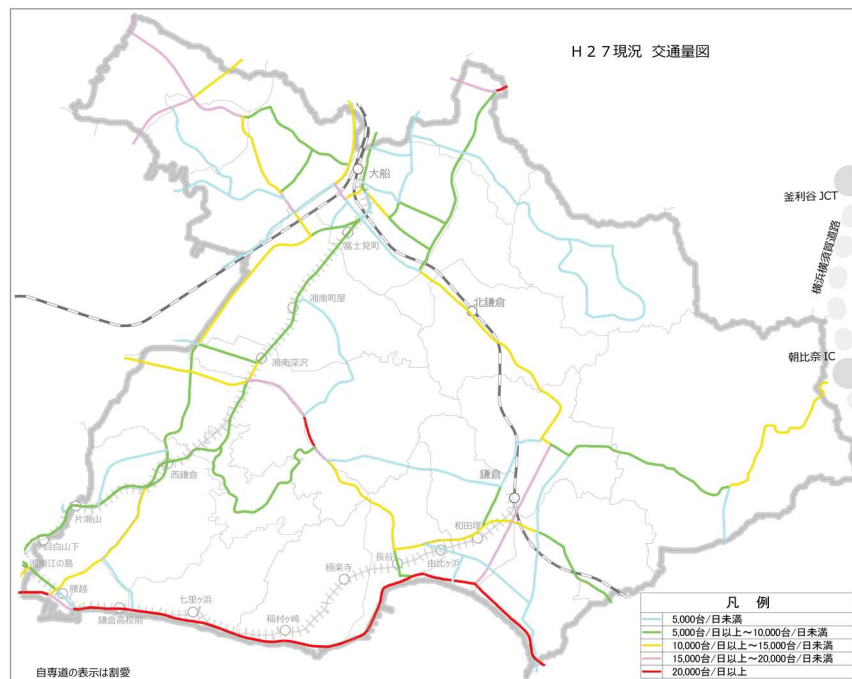
■高齢者の移動のしやすさ

- ・ 市民の約 98%が「一人で外出できる」と回答しており、高齢者等の移動について対策を望む声が多い

(3) 将来交通量推計結果

- 将来的には横浜湘南道路、高速横浜環状南線の高速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、県道横浜鎌倉線、若宮大路等の交通量が軽減されることが予測される。
- 高速道路のアクセスの一部を担う鎌倉市縁辺部の横浜藤沢線や原宿六ツ浦線等では混雑が悪化することが予測される。

下図.現況（平成27年（2015年））交通量推計結果（交通量）



下図.将来（令和22年（2040年））交通量推計結果（交通量）



(4) 交通課題の整理

ア 交通渋滞や交通の利便性の低下等に係る問題

【現状と問題】

(公共交通)

- ・ 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
- ・ 運転手不足に伴う路線バスの減便
- ・ 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

(交通渋滞)

- ・ 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
- ・ 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

(オーバーツーリズム)

- ・ 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

【交通課題】

①公共交通の利用促進

- ・ 「通勤通学」目的の移動の減少が予測される中で、公共交通のサービス水準を維持するためには、これまでの利用者に加え、新たな需要を掘り起こすなど公共交通の利用促進を図り安定的な需要を確保することが課題

②公共交通のサービスの維持・向上

- ・ 生活圏での移動しやすさが損なわないようネットワークを維持するとともに、公共交通のサービスの低下に伴い、利用者が減少する悪循環が生じないよう公共交通のサービスの維持・向上を図ることが課題

③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

- ・ 休日の交通渋滞は市民が最も深刻に考えており、暮らしやすさを低下させる要因であり、路線バスの定時性や速達性を低下させることから交通渋滞の解消が課題
- ・ 交通渋滞を発生させる歩行者のはみ出し、路上駐車対策が課題
- ・ 鎌倉地域や腰越地域では、オーバーツーリズムに伴い居住環境の低下を招いていることからその対応を図ることが課題

イ 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

【現状と問題】

（高齢者等の移動）

- ・ 70 歳代、80 歳代以上では、自動車が鉄道を上回り最も割合の高い交通手段
- ・ 免許を持たない高齢者等の移動しづらさの問題を感じている
- ・ 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低下している

（自転車・徒歩）

- ・ 鉄道駅までの交通手段の約 8 割は徒歩と自転車である
- ・ 幹線道路でも十分な歩行空間を確保できていない

（交通事故）

- ・ 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
- ・ 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

（交通バリアフリー）

- ・ 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

（自然災害）

- ・ 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

【交通課題】

①高齢者等の移動支援

- ・ 駅やバス停から離れた公共交通が不便な地域の残存や特に高低差がある地域では、駅やバス停まで行くのが大変な高齢者が増える中で、無理して自動車を運転しなくても移動に困らないように高齢者等の移動支援が課題

②自転車・徒歩ネットワークの確保

- ・ 市民は自転車の安全性の低下や交通規制やマナー違反を深刻に考えており、歩道のない区間や市民の暮らしを支える駅やバス停、主要な生活施設への安全、安心な連続した通行空間の確保が課題

③交通事故のリスク低減

- ・ 幹線道路の交通渋滞を避け生活道路を抜け道利用するなどの通過交通の進入や信号のない交差点での出会い頭など、幹線道路並みに市道でも交通事故が発生していることから、交通事故のリスク低減を図るための乗り組みが課題

④交通の更なるバリアフリー化への対応

- ・ E V 等が設置されておらず垂直移動が不便な一部の駅や、道路の段差や波打ち歩道等により駅やバス停等に行きづらい地域では、交通バリアフリーの充実が課題

⑤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を図ることが課題

ウ 拠点地域等のにぎわいづくりや都市機能の向上に向け顕在化している問題

【現状と問題】

(拠点地域)

- ・ 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

(道路状況)

- ・ 市内の都市計画道路の整備率は、概成済も含めると約 83%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

【交通課題】

① 拠点整備に伴う移動ニーズの変化、多様化への対応

- ・ 深沢地域では都市機能が強化されることで市内の移動が変化することから、移動ニーズに応じた拠点間の連携を図ることが課題
- ・ 各拠点内の歩きやすさを高め都市機能の向上を図ることが課題

②道路ネットワークの強化

- ・ 高速道路や新駅、拠点間の連携を高める道路ネットワークの強化が課題

エ 運輸部門の環境負荷の軽減に係る問題

【現状と問題】

- ・ 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排出量の占める割合が高い

【交通課題】

①CO2 排出量の抑制

- ・ 交通渋滞の解消や公共交通のサービスを高め自動車利用の抑制を図ることで、CO2 排出量の抑制を図ることが課題

（５）将来めざす交通像

「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」を基本理念（案）とし、現状と問題、交通課題、上位関連計画との整合から目標を定め、将来めざすべき交通体系（案）は次頁に示すとおりであり、基本的には、鎌倉市の外郭に広域・幹線道路が配置され、交通環境に合わせた交通需要マネジメントシステムを検討する H16 改訂交通マスの交通体系を継承しつつ、交通の取り巻く状況の変化を踏まえ、新たに以下を加えた将来の交通体系を形成する。

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

	現状と問題	交通課題	目標
移動	(公共交通) - 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 - 運転手不足に伴う路線バスの減便 - 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 (交通渋滞) - 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 - 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 (オーバーツーリズム) - 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	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	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
安全・安心	(高齢者等の移動) 70歳代、80歳代以上では、自動車が鉄道を上回り最も割合の高い交通手段 - 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 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している。 (自転車・徒歩) - 鉄道駅までの交通手段の約8割は徒歩と自転車である - 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 (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 (交通バリアフリー) - 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 (自然災害) - 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	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	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、生活でき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
拠点形成	(拠点地域) - 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 (道路状況) - 市内の都市計画道路の整備率は、概成済も含めると約83%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	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
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排出量の占める割合が高い	CO2排出量の抑制	4.環境の負荷を減らす - 令和32年(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

【H16 改訂交通マスの交通体系の継承】

○広域・幹線体系（鎌倉市の外郭幹線道路網の形成）

➡整備進捗が図られている

○古都継承地域（鎌倉地域）における自動車交通抑制

➡休日を中心とした交通渋滞は緩和傾向にあるものの、依然として市民は休日の交通渋滞を深刻に考えており、暮らしやすさを低下される要因になっている。高速道路の開通後の交通流動を踏まえつつ、交通需要マネジメントによる対応が必要である

【新たに追加する交通体系】

○新駅～深沢地域国鉄跡地周辺拠点～鎌倉地域を結ぶ公共交通のパターン

➡拠点のにぎわいを支え都市機能を高める持続可能な環境に配慮した公共交通の充実を図る

○高速バスパターン

➡高速道路等の整備を活かし広域交通体系の利便性の向上や観光客の分散を図る

○幹線バスパターン

➡鉄道を補完し優れた公共交通ネットワークを維持、向上させるため、行政と交通事業者等が協働で維持を図る基幹的なバス網

○自転車ネットワークパターン

➡駅や主要な生活施設での安全な通行を確保する主要な自転車ネットワーク

○海上交通パターン

➡既存のシーライド等と漁港整備を活かし、観光客の分散を図る

○パークアンドサイクルライド

➡太平洋岸自転車道等を活用し、海浜部のパークアンドライドの機能強化を図り、観光客等の交通分散を図る

【見直しを検討する交通体系】

○縦軸配置と「都市地域」の基盤整備

（国道 134 号と高速横浜環状南線方面を結ぶ幹線道路）

➡将来交通量推計結果から、交通量の減少や高速道路等の整備、全ての都市計画道路等を整備することで市内幹線道路の需給バランスが保たれることから、交通処理としての必要性が低下

