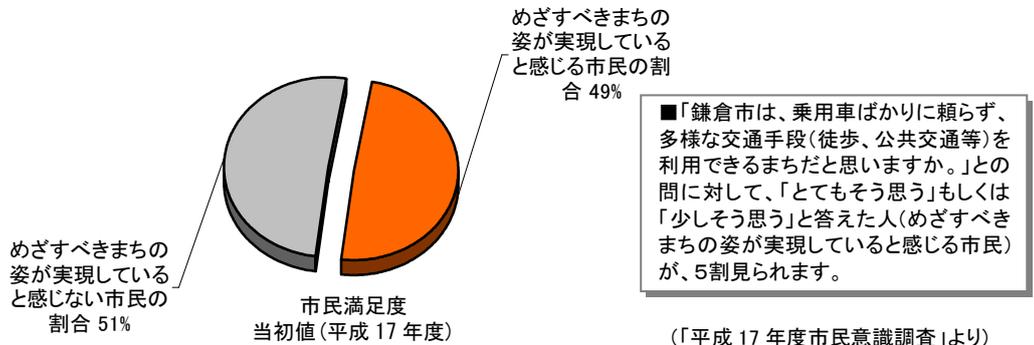


3 総合交通

<めざすべきまちの姿>

人と公共交通に快適なまち



■ 現状と課題 ■

《道路》

- 季節を問わず多くの観光客が訪れ、特に土・日・休日は著しい交通混雑が生じていますが、自然・歴史的環境の保全が、本市の重要な施策の一つであり、新たな都市計画道路等の整備は進んでいないのが実情です。また、道路整備だけでは現在の自動車交通量に対応できない状況にあります。自然・歴史的環境の保全と道路整備の両立は大変難しい課題であり、交通需要管理*を含め総合的な交通対策が必要です。
- 全市的に歩道の整備率が低い状況です。また整備されている歩道も幅員が狭く、人と自転車が混在して通行しているため安全性が損なわれています。これらを改善し、快適な歩行空間を確保する必要があります。
- 幹線道路の混雑やカーナビゲーションの普及により、生活道路が抜け道となり市民の安全性や快適な生活が損なわれていることから、安全で快適な市民生活を確保するため、地域住民、関係機関と協働し、歩行者を優先した交通体系を確立する必要があります。
- パーク&ライド、鎌倉フリー環境手形等の交通需要管理施策を進めていますが、今後も交通環境の改善をめざして、さまざまな角度から検討する必要があります。

《公共交通》

- JR横須賀線、東海道線、根岸線や江ノ島電鉄線、湘南モノレール線と鉄軌道に関しては充実しています。さらにJR湘南新宿ラインの運行に伴い、鉄道輸送力の増強が図られ利便性が高まりましたが、ピーク時における混雑緩和が課題です。
- オムニバスタウン計画*によりバス路線が整備され、交通不便地域の解消が図られています。今後はミニバスも走行できない地域に公共交通の利便性を図ることが必要で

交通需要管理: 増えていく自動車交通に対応して道路整備などを進めていくのではなく、現在ある交通施設を有効に活用するために「自動車利用の自粛」「公共交通への転換(パークアンドライド等)」「就業場所や勤務時間の工夫(フレックスタイム)」など、交通行動の変化を促す方策。

オムニバスタウン計画: 警察庁、国土交通省が推奨する「オムニバスタウン構想」に基づくものであり、マイカーに比べて、人、まち、環境にやさしいバス交通を充実させることにより、自動車事故、渋滞等まちが抱える交通問題の解決を図ろうとする計画をいう。鎌倉市は、平成12(2000)年3月に全国で5番目の「オムニバスタウン」の指定を受けた。(オムニバス(omnibus)とは乗合バスの語源で、どのような用にも役立つという意味を持つ。オムニバスタウンとは、バスの有する多様(オムニ)な社会的意義(マイカーに比べて、人・まち・環境に優しい)が発揮されることによって快適な交通、生活の実現をめざすまちをいう。)

す。

- バス路線は、鎌倉駅や大船駅を中心に住宅地を結んでおり充実していますが、土・日・休日の交通渋滞により、バスの定時運行の確保が難しく利便性が低下しています。
- 交通結節点である駅前広場の整備が課題です。
- 公共交通の乗り継ぎシステムの導入を図り、利便性を高める必要があります。
- バリアフリーを促進し、すべての人が自由に安心して利用できる施設整備が求められています。

目標

【目標】

総合的な交通体系の整備をめざします。

- (1) 自然に囲まれた歴史的遺産を後世に継承し、生活道路への通過車両の進入を抑え、安全で快適な市民生活を確保するため、市民、商業者、交通事業者と協働で交通需要管理施策を推進し、地域に根ざした交通体系をめざします。
- (2) 大船・深沢など拠点整備が進められている地区については、計画的な駐車場の配置等、自動車交通に対応できる施設を整備するとともに、広域幹線道路へアクセスしやすい交通体系をめざします。

【施策の方針】

1. 交通体系の検討
2. 公共交通機関の輸送力の向上と利用の促進
3. 道路体系の整備

施策の方針

1 交通体系の検討

- (1) 交通需要管理施策による自動車交通量のコントロールで対応可能な都市計画道路については、計画の見直しを検討します。
- (2) 生活道路への通過車両進入を抑え、快適で安全な市民生活を確保するため、地域住民、関係機関と協働し、歩行者を優先した交通体系をめざします。
- (3) 交通環境の改善に向け、違法駐車等の追放や交通規制を関係機関に要請します。

2 公共交通機関の輸送力の向上と利用の促進

- (1) ミニバスも走行できない地域の利便性を図るため、乗合タクシー*の導入の可能性について検討を進めます。
- (2) バス利用の利便性を高めるため、既存路線の見直し、停留所の改良、運行時間帯の拡大等を関係機関に要請していきます。
- (3) 地球温暖化防止等の環境保全の面から、公共交通機関利用への転換を促進するため、啓発活動を関係機関と協力しながら進めます。
- (4) 鎌倉市移動円滑化基本構想*に基づき、公共交通事業者が実施する駅施設等の改善について支援します。

乗合タクシー：乗合バス事業者による運行が困難な場合に導入されるもので、乗合バスとタクシーの中間的な役割を果たすもの。廃止されたバス路線やミニバスでも運行できない狭い地域を運行するもののほか、団地型、都市型、観光型などがある。

鎌倉市移動円滑化基本構想：平均寿命の伸長と出生率の低下により、本格的な高齢社会を迎えつつあるなか、バリアフリー社会の実現を目指して策定された、いわゆる交通バリアフリー法に基づく基本構想(鎌倉駅、大船駅、湘南町屋駅周辺地区)。

3 道路体系の整備

- (1) 歩行者を優先した生活道路の整備を推進します。
- (2) 交差点改良を行い、交通渋滞の原因となるボトルネックの解消を図ります。
- (3) 歩道・自転車道については、交通事故の軽減等の交通安全対策面や高齢社会に対応した歩行空間等の確保に努め、安全で快適な交通環境の整備を推進します。
- (4) 国県道については、関係機関と十分な調整・協議を図り、整備の推進を要請します。



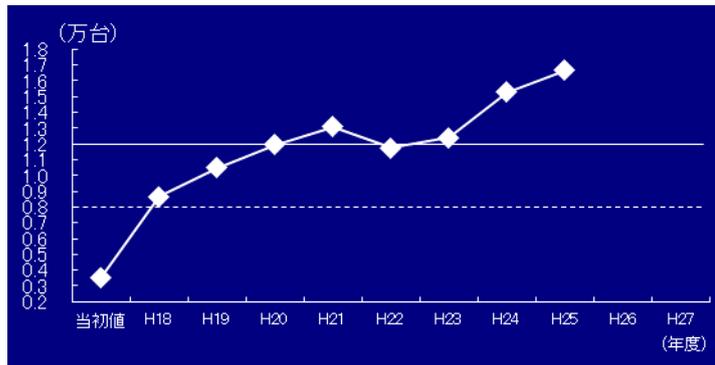
目標指標

【主な所管部・所管課】

まちづくり景観部
交通計画課
都市整備部
道路課

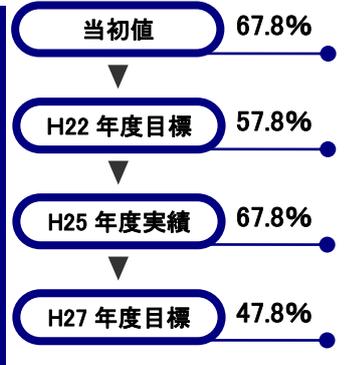
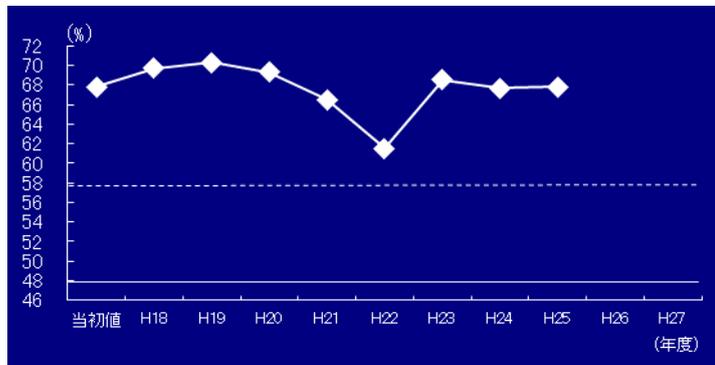
■ パーク・アンド・ライド利用台数(+) 【統計指標】

パーク・アンド・ライド実施日における七里ガ浜、由比ガ浜駐車場の年間利用台数の合計



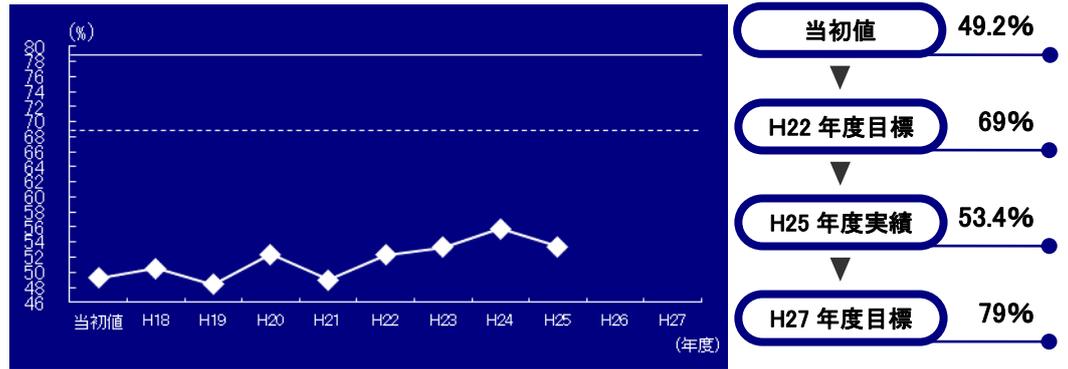
■ 交通量の改善度(-) 【アンケート指標】

自動車交通によって日常生活の安全がおびやかされていると感じる市民の割合



■市民満足度(+)【満足度指標】

人と公共交通に快適なまちの実現状況について、市民が実感している割合



■■ 評価と展開 ■■

■目標達成に向けた 25 年度の実績と自己評価

【防災安全部】

・スクールゾーン等交通安全対策協議会を開催し、各小中学校からの通学路危険箇所改善要望に対応しました。

スクールゾーン等の交通安全対策として、交差点内のカラー化等の整備を行いました。

市内有数の交通量のある富士見町駅下横断歩道に、交通誘導員を通学時間帯に配置し、交通安全確保を図りました。

【まちづくり景観部】

・鎌倉地域の交通渋滞の解消に向け、「鎌倉市交通計画検討委員会」を3回、同委員会専門部会を6回開催し、地区交通計画を見直し検討を行いました。

その中で、新規循環バスの社会実験について検討を行い、平成 26 年5月の実施に向け、関係機関と協議を行うとともに、検討委員会において、自動車利用の抑制策(ロードプライシング)について、検討を始めました。

パークアンドライドの更なる利用促進に向け、寺社及び店舗から引き続き、協賛の協力を得ました。

■8年間(平成 18~25 年度まで)の取組の評価

【防災安全部】

・交通安全対策による効果が全てではありませんが、市内の交通事故発生件数、死傷者数とも年々減少しています。

平成 24 年4月に、自転車の安全利用の促進を目的とした「鎌倉市自転車の安全利用を促進する条例」を施行しました。また、条例に基づき、「鎌倉市自転車安全総合推進計画」を策定し、平成 25 年4月から運用を開始しました。

【まちづくり景観部】

・鎌倉地域の道路網は、中世の形態を踏襲したもので、歴史的環境の保全など様々な制約を抱えているため、短期的な道路整備は困難です。

そこで、交通需要マネジメントを主体に交通渋滞の緩和に取り組み、パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形を実施してきました。これらの施策は、計画当初に比べ、大幅に利用者が増加し、特にパークアンドライドについては、平成 27 年度目標値を既に上回

っている状況にあることから、一定の効果ができていると考えられます。

平成 24 年5月に設置した「鎌倉市交通計画検討委員会」では、地区交通計画の見直し検討を行い、平成 25 年度末までに、検討委員会を6回、同委員会専門部会を 12 回開催しました。

平成 24 年度には、鎌倉地域の交通環境に対する市民意識の傾向を把握するため、市民アンケートを実施し、自動車利用者の特性を把握するため、パークアンドライド利用者等にアンケートを実施しました。

さらに、平成 25 年度には、平成 26 年5月実施予定の新規循環バスの社会実験について、検討に取り組むとともに、自動車利用の抑制策についても、検討を始めました。

公共交通の利用を促進するため、バスベイ整備及びノンステップバスの導入を推進しました。

また、駅利用者の利便性向上策として、駅施設のバリアフリー化を推進するとともに、鉄道事業者に対しては、利用者増加に伴う混雑対策として、ホーム上での安全性確保についても要望しており、これらの施策は、一定の効果ができていると考えています。

■25 年度までの未達成事業の課題・問題点など

【防災安全部】

・特にありません。

【まちづくり景観部】

・休日の鎌倉地域では、目に見えて交通渋滞が解消されていないため、市民意識にもその効果が現れていない状況です。

また、「鎌倉市交通計画検討委員会」で、平成 25 年度から検討を始めた自動車の抑制策は、事業者等を含めた市民の合意形成や法令等の整備、課金方法、実施に伴う費用、近隣市との調整など様々な課題があります。

交通量の改善度については、まだ市民意識の数値には現れていません。

バリアフリー化について、未整備駅があることから、引き続き、施策を推進していく必要があります。

■第3期基本計画の施策の方針における今後の展開(取組方針)

【防災安全部】

《交通安全意識の高揚》

・市内交通関係機関及び団体相互の連絡を密にし、総合的・効果的なスクールゾーン等での交通安全対策を推進します。

【まちづくり景観部】

《道路・交通体系の検討》

・「鎌倉市交通計画検討委員会」を開催し、地区交通計画の見直し検討を行い、交通需要マネジメント施策の社会実験を重ねながら、効果や課題を検証して、交通渋滞解消に向け、取り組んでいきます。

都市マスタープラン改定を踏まえ、その内容を反映させた交通マスタープランの改定を行います。

《公共交通機関の輸送力の向上と利用の促進》

・バス利用者の利便性向上と渋滞緩和策として、バスベイ整備及びノンステップバスの導入を推進していきます。

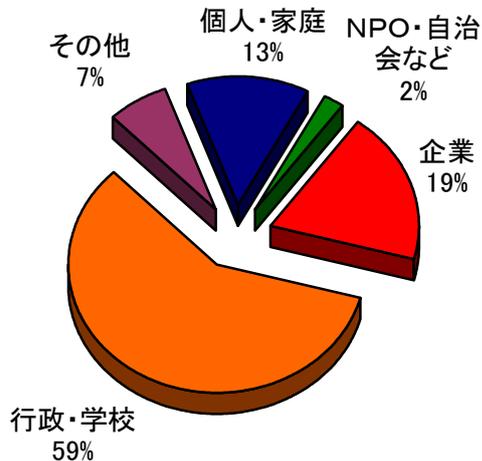
駅利用者の利便性向上策として、駅施設のバリアフリー化を推進していきます。

市民等と行政 の協働

■市民・事業者・NPO等と行政の協働目標

- 道路は、みんなが気持ちよく使えるようルールを守って利用します。
- 公共交通の利便性を高め、まちのみんなが積極的に利用します。
- 観光目的の車両混雑には、合意された抑制策で対応します。

参考：市民が期待する各主体の役割の大きさ



(「平成15年度市民意識調査」より)

鎌倉市民評価委員会による評価

この分野の8年間の取組は、**十分であった。**

この分野の8年間の取組の進捗状況・取組のあり方に関する意見

・市民の交通安全への意識を高めることは今後も続けていくことが重要であるが、市民に納得のいく、実行可能な目標や行動指針を掲げ、学校教育とも協力して進めることが望まれる。

・各小中学校からの通学路危険箇所改善要望への対応、スクールゾーン等の交通安全対策の実施、交差点内のカラー化の実施、新規循環バスの社会実験の実施、パーク＆ライド利用者の大幅増、ロードプライシングの検討等、渋滞緩和に向けた活発な活動が行われた。評価すべき事項は多々あるが、一方で、実感としては自動車も自転車も増加し、渋滞や危険が増している様に感じる。

・道路整備が難しいまちであり、公共交通を優先する施策が必要である。パーク＆ライドやロードプライシングなどの試みが市民の意識も変えるものと期待する。

・16年間にわたって、「交通計画検討委員会」が長期間開催できず、20の施策に対して実質的には新たな検討を加えてこなかったが、検討を再開したことは評価できる。

・道路整備と歴史的環境の保全を両立させることは容易でない。

・総合交通分野と道路整備分野の取組を整理し、明確に区別した。この整理を好機と捉え、改めて、交通と道路は一体的に取り組む必要がある。

第3期基本計画に向けたこの分野に関する意見

・トリの目の視点で、道路政策を考えていかなければならない。目の前の道路整備だけでは不十分であり、総合交通の観点から全体を見た体系を作る必要がある。

外部評価結果

- ・鎌倉市は観光地という側面とベットタウンという側面がある。大きな声(意見)に左右されること無く、両面を客観的に考慮した上で、地域によってはロードプライシングを取り入れる等、思い切った施策についても導入を検討すべきである。
- ・検討されるロードプライシングなどの施策について、十分な説明と検討が必要である。ある意味で総合交通に対する施策の本気度が問われる内容でもある。
- ・市民の交通安全への意識を高めることは今後も続けていくことが重要であるが、市民に納得のいく、実行可能な目標や行動指針を掲げ、学校教育とも協力して進めることが望まれる。
- ・「鎌倉市自転車の安全利用を促進する条例」については、ほとんど周知されていないため、若宮大路、腰越一稲村ガ崎間等で、取り締まりを行う等により、自転車利用者に周知すべきと考える。
- ・高齢化でマイカーをやめ、バスを利用する人が増えている。バス路線の確保・見直し・増便など早い対応が欲しい。
- ・本市の交通問題を解決するには、複数の交通手段をその地域の交通事情に最も適した組合せ、ベストミックスさせることである。「総合交通」分野がその役割を担っている。基本計画の着実な実現を担保する実施計画の取組に注目したい。
- ・第3期基本計画では分野の整理がされたので、連携を強化して頂きたい。

この分野の指標に関する意見

- ・車離れ＝車減少が進んでいるが満足度は目標値に達していない。要因は目標値が当初値の40%及び60%増で設定されており、高望みであった。
- ・市民満足度は徐々に向上している。引き続き施策コストとの効率性を考えながら施策を実行していく必要がある。
- ・地道ではあるが、パークアンドライドの満足度が上昇している。しかし、そもそも、パークアンドライドが一番交通量が多いはずの夏季には利用できないため、年間利用台数を指標とする事が疑問である。市民意識としては上昇を見ているが、本当に有効に活用されているかの検証をして推進することが大切であろう。また、パークアンドライド利用台数の目標値は収容台数から推計してもっと高く設定できるはずである。
- ・パークアンドライドだけでは目に見えた渋滞緩和の効果が理解しにくい。交通需要マネジメント施策の中で、目標指標としてよりの確な指標などを検討することが望まれる。
- ・交通量の改善度と安全性とは因果関係があるのか疑問である。道路の一部区間の実際の渋滞率等を指標とすべきである。
- ・交通量の改善度は良い数値が得られない。生活道路の侵入禁止時間設定などが必要である。
- ・評価のあり方の検討と併せて指標および目標値も再検討する必要がある。

この分野に関する総括意見

- ・平時・緊急時を問わず、都市経営には地域内及び近隣都市との人的・物的交流が必須条件である。その役割を担っているのも総合交通政策である。中世都市鎌倉のまちづくりの役割を果たしたのは大路・小路であったが、現代のクルマ社会にあってはそれだけでは不十分である。
- ・ロードプライシング等の試みを追求していく必要があると思われる。
- ・車社会へMM(モビリティ・マネジメント)の対応は当然であるが、危険自転車が急増し

ているため、自転車利用に対する規制と併せて、正しい自転車の乗り方について今まで以上に教育現場で積極的に指導していくことも重要であろう。

- ・震災直後は停電で信号停止、給油も難しくマイカーは使えないことが分かった。公共交通機関の利用を促進する施策は非常時にも有効である。
- ・「歴史環境」「地域安全」「市街地整備」等他の様々な分野と密接に関係しているため、それぞれの施策を調整しながら同時に策定・実施していく必要がある。

<p>実施計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地区交通計画の策定(5-3-1-①) ■ オムニバスタウン計画の推進(5-3-2-①) ■ バスベいの整備(5-3-2-④) ■ スクールゾーンの整備 (5-3-3-②)
<p>個別計画</p>	<p>■ 鎌倉市交通マスタープラン</p>
<p>事務事業評価</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通環境整備事業(まち-05) ■ 交通体系整備事業(まち-06) ■ 国県道対策運営事業(都整-13) ■ 国県道対策事業(都整-14)
<p>関連リンク</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通政策(1)(国土交通省) ■ 交通政策(2)(国土交通省)