

令和5年（2023年）度行政評価シート

令和5年8月15日

評価者	まちづくり計画部長 林浩一
-----	---------------

○ 施策の概要

総合計画上の位置付け	分野	5-(3) 総合交通	施策の方針	5-(3)-①交通環境の整備
目標とするまちの姿	交通安全意識の普及徹底を図るとともに、交通需要マネジメント施策が進み、交通環境の改善が図られています。特に新たな交通(移動)システムや手段が有効に機能し、鎌倉らしい交通環境整備が進んでいます。			
主な取組	<p>(1)交通需要マネジメント施策の推進 (仮称)鎌倉ロードプライシングや新たな交通(移動システム)の導入を目指すなど、自動車利用を抑制する等の交通需要マネジメント施策を推進し、交通環境の改善を目指します。また、長期的な交通体系について検討するとともに、自動運転やMaaSなど、次世代型のモビリティを見据え、高齢者、障害者、子どもなど交通弱者に配慮し、すべての人にとって快適な移動環境の創造を目指します。</p> <p>(2)歩行者を優先した交通体系の確立 生活道路への通過車両進入を抑え、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目指します。 また、駐輪対策を進め、歩行者が安心して歩ける空間を確保します。</p> <p>(3)交通安全意識の醸成 交通事故防止運動や自転車教室等を実施し、交通安全意識を醸成し、交通事故件数の減少を目指します。</p>			

1. 前年度(評価対象年度)の当該施策の目標

まちづくり計画部

<ul style="list-style-type: none"> 交通需要管理施策の推進 交通不便地域の移動円滑化対策の推進 (仮称)鎌倉ロードプライシングの実証実験に向けた調整 放置自転車対策の推進

2. 投入コスト

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
事業費	545,890	87,055	128,757			
人件費	83,982	71,967	72,045			
総事業費	629,872	159,022	200,802	0	0	0

3. 施策の方針にひもづく事務事業とその評価結果

重点事業	整理番号	事業名	法定受託事務	事業費(千円)	人件費(千円)	総事業費(千円)	事業評価	貢献度	最終評価
	まち-08	交通安全対策事業		15,254	22,890	38,144	現状維持	A	現状維持
	まち-09	放置自転車防止事業		44,217	11,175	55,392	現状維持	A	現状維持
	まち-10	交通環境整備事業		1,701	8,356	10,057	現状維持	A	現状維持
重	まち-11	交通体系整備事業		44,923	17,471	62,394	改善・変更	B	改善・変更
重	まち-12	新交通システム等整備事業		7,704	9,115	16,819	改善・変更	B	改善・変更
	まち-13	公共交通支援事業		14,958	3,038	17,996	現状維持	A	縮小

4. 評価対象年度の主な実施内容

まちづくり計画部

交通需要管理施策であるパークアンドライドの利用促進については、関係機関の協力を得ながら実施し、また、国土交通省との連携により短期的観光渋滞対策として実施を検討している駐車場予約システムを活用した実証実験については、実施の準備を行った。

交通不便地域については、新たな交通システムの有償による実証実験に向け、枠組構築の検討を行った。

※実施できなかった事業とその理由

(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討については、国土交通省へ支援を要望しており検討されているところだが、見解が示されていないため、引き続き同省と連携し取り組んでいく。

※ 前年度外部評価における提言・質問に対する回答

提言・質問	回答
<p>ロードプライシングの実現にあたり、同様の課題を抱えている自治体と連携して国への提言を進めていくことなどは有効である。ロードプライシングはその効果が大きいと考えるので、たとえばそうした自治体とシンポジウムを共催して、国交省や総務省もスピーカーとして招待し、その結果などを踏まえて国への要望書を整理し、協力をお願いするなど良いのではないかと考える。観光立国を掲げる日本においても重要な施策であると考えているので、引き続き粘り強く対応するべきである。</p>	<p>(仮称)鎌倉ロードプライシングの実現については、今後も国土交通省、総務省及び同様の課題を抱えている自治体の動向を注視しながら、引き続き取り組んでまいります。</p>
<p>ニーズが確認出来ないことについては、一度、有償での実証実験を実施して判断すべきである。</p>	<p>有償での実証実験に至るまでには、有償で運行が可能であるかの枠組及び公共交通事業者の理解が必要となることから、それらが構築できた後に実証実験を行ってまいります。</p>
<p>現状ではロードプライシングの実現は難しいとのこと。市民としては実現できるのならば進めてほしいと考えていたが、ここ数年の動きを見ていると、そろそろロードプライシングに変わる方法も検討する必要があるのではないかと。</p>	<p>「ロードプライシングの早期実現に関する要望書」を令和2年1月15日付けで国土交通省に提出し、(仮称)鎌倉ロードプライシングの早期実現を目指し、より一層の制度的、技術的な支援等を要望しました。要望書の提出を受け、短期的な渋滞対策等の観光渋滞対策について、国土交通省と本市が連携し、鎌倉市域における交通環境改善に向けた検討、取り組みを促進することを目的に協定を締結し、国庫委託金として支援を受けております。令和3年度には、短期的観光渋滞対策関連調査事業として、鎌倉エリア観光渋滞実験協議会で設置した道路観測用カメラの映像情報を活用し、AI画像解析により交通量等を計測できる画像認識型交通量観測装置を設置しました。引き続き国土交通省と連携し取り組んでまいります。</p>
<p>大船パークアンドライドの駐車場に関して、現在の場所は、特に観光客が向かうには難しい場所である。今後、公田インターができた場合には、大船側からの鎌倉市内への流入が増えるのではないかと。そのようなときのためにも、大船パークアンドライドは、強化する価値があると考えます。現在ある駐車場での運用が難しいのであれば、横浜環状南線のトンネルの上の空き地(岩瀬)をパークアンドライド用の駐車場として利用するなど、駐車場を新設することも検討すべきである。</p>	<p>大船パークアンドライドは、鎌倉や江の島の玄関口である大船駅に車を停めて、公共交通で観光していただくための取り組みとして、令和3年7月1日に運用をスタートしました。今後も引き続き、市内各所のパーク＆ライドの利用促進及びサービス向上に取り組んでまいります。</p>

<p>「パークアンドライド」については、どの時期にどこ何台分のパークを確保する事によりどの程度の渋滞が緩和されるのかを明確にした上で、パークの確保を進めるべきである。</p>	<p>パーク&ライド利用者数と渋滞の関係性については、詳細把握ができるよう努めてまいります。</p>
<p>観光客に向けた交通緩和への協力(パークアンド、フリー環境手形)を周知するべきである。</p>	<p>令和3年度はSNS、ラジオ放送を活用することにより、パークアンドライドのPRを行いました。 また、令和3年12月22日に芝浦工業大学と協定を締結し、スマートフォンアプリ「スイスイ旅」を活用したパークアンドライドの利用促進に向けた実証実験を実施しております。 令和4年度は、「スイスイ旅」による実証実験を令和4年12月28日まで実施するほか、本市Twitterでの周知、観光課が送付する観光案内に、パーク&ライド及び鎌倉フリー環境手形特典ご利用の手引きを同封するなど、パーク&ライド及び鎌倉フリー環境手形の利用促進及び周知をしてまいります。</p>
<p>根拠が希薄な部分が多い。特に、新交通システム等整備事業においては、なぜ新モビリティでなければいけないのか、なぜ地域で運用しなければいけないのか、そもそも利用者はどのくらい見込めるのか、などがはっきりしていない。今まで交通の便が良かった場所で、鉄道やバス路線などの廃線などにより急に不便になってしまうような地域で無い限り、ある程度の不便は前提の上で、それに合わせて生活の手段を持っている。そこにバス路線を新設したとしても、一定の利用者がいるとは思えない。市域全体に新交通システムが広まる前提であれば、まずは、新しい人の流れが想定されるような、確実に利用される路線から始め、効果や問題点を確認するべきである。</p>	<p>当該事業については残る交通不便地域の解消に向け取り組んでいますが、昨今高齢化の進展等によりバス停迄歩くことが困難との声が増加していることから、グリーンスローモビリティをはじめ多様なモビリティの運行を想定しております。 今後、確実に利用される枠組を構築し、持続可能な運行をめざし取り組んでまいります。</p>
<p>新交通システムについて、深沢地域の整備に連携し、北鎌倉・深沢間など、今後、人の流れが変わり、新たな交通機関が必要になると考える。今までバス路線が存在しなかった所を結ぶような路線も検討すべきである。</p>	<p>昨今、バス利用者は減少する傾向にあり、新型コロナウイルスによる影響で更に減少が一層加速しており、バスの運転手不足等、公共交通を取り巻く環境が、社会的問題となっています。 こうした状況の中で、利用者の減少等に伴う既存路線の減便も生じていることから、既存路線の現状維持も視野に入れ、将来の公共交通のあり方についての検討が必要と考えています。 今後その中で、新たな交通機関についても検討してまいります。</p>
<p>生活道路への通過車両進入を抑え、安全で快適な市民生活を確保することが望まれる。交通不便地域における、コミュニティを繋ぐための、新交通システムの導入など、公共交通事業者と連携を図り、本格運行にむけた戦略をたてる必要がある。</p>	<p>生活道路への通過交通については、地元町内会等や警察と連携して対応を検討してまいります。 また、交通不便地域の解消に向けては、住民、交通事業者、市が連携して取り組む必要があることから、新交通システムの導入を目指し、取り組んでまいります。</p>
<p>身近にある鎌倉の問題(道路、歩道の狭さ、バリアフリー化)に目を向け、横の連携(他部署、企業、地域)を行い、市民が住みやすい街を試行錯誤の中で、鎌倉独自の世界の先進モデル探求すべきである。</p>	<p>国及び県、関係各課や民間企業等と連携し、だれもが安全で快適に移動できる「人に優しいまち」を目指し、取り組んでまいります。</p>

新たな道路整備が出来ない鎌倉においては、渋滞緩和には市街への車両の進入規制は不可欠である。東京都においては、「東京の週末の夜を静かなものとするため」との理由で「土曜日午後10時から日曜日午前7時まで」大型貨物等の通行を禁止としている。鎌倉においても環境や市民生活を理由に車両の通行規制を行うことを検討するべきである。

鎌倉地域の交通環境改善に向けては、これまで様々な取り組みを行ってきておりますが、依然として交通環境の改善に至っていないことから、今後も新たな施策を検討し取り組むなど、改善を図ってまいります。

大船パークアンドライドの運用については、コロナの影響で実施日を縮小しているものの目標達成9.3%と低い。利用者数が伸び悩んでおり、事業内容の改善・変更を検討とあるが、具体的には、どう変更する予定なのか。

令和4年度は、認知度向上を図るため、広報を行っていくほか、「スイスイ旅」による実証実験を令和4年12月28日まで実施することで、利用促進を図っています。また、本市Twitterでの情報提供や、観光課から送付する資料に、パーク&ライド及び鎌倉フリー環境手形特典ご利用の手引きを同封するなど、パーク&ライド及び鎌倉フリー環境手形の利用促進及び周知してまいります。

5. 成果指標

成果指標①		市内における自動車の旅行速度 (鎌倉市SDGs未来都市計画 指標)					出典		ETC2.0 を搭載した車両の走行データ	
初期値	平成29年4月～平成30年3月の休日118日間の平均	年次	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	単位	備考
	18.1	目標値	18.1	18.1	20.0	20.0	20.0	20.0	km/h	
		実績値	未実施	未実施	17.5					
		達成率	—	—	87.5%					
令和2年1月	年次	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	単位	備考	
13.5	目標値	14.5	15.5	37.0	38.0	39.0	40.0	%	市民アンケート調査	
	実績値	未実施	18.8	17.8						
	達成率	—	121.3%	48.1%						%
成果指標③		新たな交通(移動)システムや手段を導入した地区数					出典			オンデマンドモビリティ等の市内の導入実績
初期値	令和元年度	年次	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	単位	備考
	0	目標値	0	1	2	3	3	3	地区	
		実績値	0	0	0	0				
		達成率	—	0.0%	0.0%	0.0%				

6. 「施策の方針の成果指標」の達成状況等を踏まえた施策の達成状況の分析

まちづくり計画部

まちづくり計画部では、目標とするまちの姿の実現に向けて、鎌倉市交通安全計画、鎌倉市交通マスタープラン、鎌倉市オムニバスタウン計画等に基づく事業を推進することで、交通環境の改善や、鎌倉市の特性を踏まえた交通環境等が整備されると考えている。

成果指標の令和4年度目標値について、個別事業に紐づく指標である成果指標①並びに②及び③については目標値を達成できなかった。

新交通システム等整備事業では、令和2年度の無償での実証実験、令和3年度のアンケート調査結果を分析し、地元町内会等や交通事業者との面談を通して有償での本格運行をめざした運行の枠組の構築に向けた検討を実施し、実証実験に向けた道筋を付けられた。

交通体系整備事業では、短期的観光渋滞対策として、市内交差点付近に屋外用IPカメラ及び画像認識型交通量観測装置を設置し、リアルタイムの交通量計測等を行っている。計測したデータは、将来の都市像(土地利用など)を実現する上での交通体系の目標像を示し、総合的な交通体系の基本方針を定めている鎌倉市交通マスタープランの改定に向け、基礎データとして活用する予定であることから施策の目標達成に繋がると考えている。

交通安全対策事業では、スクールゾーンの交通安全対策としてカラー舗装等の実施や通学時間帯に富士見町駅下横断歩道に交通誘導員を配置するなど、交通安全対策に係る各種事業を着実に推進した。さらに放置自転車防止事業では、駐輪場への誘導及び放置自転車等に対する警告や移動等を実施した。交通環境改善のため、これまで交通安全対策や放置自転車対策事業を継続的に実施してきたことから、施策の目標達成に繋がると考えている。

7. 主な実施内容と施策の達成状況の分析を踏まえた評価

※主な実施内容と目標とするまちの姿の関係(達成状況とその理由)

「施策の方針にひもづく事務事業とその評価結果」における貢献度の分析

まちづくり計画部

新交通システムの導入に向けては、二階堂・浄明寺において今後有償による試験運行を行うためには、引き続き地元自治会や関係交通事業者等と協議していくこととなり、令和4年度に検討したことにより、協議する枠組みが一定整ったものと考えている。

交通体系整備事業については、鎌倉市交通マスタープランの改定が必要と考えており、その準備として、令和4年度に屋外用IPカメラ及び画像認識型交通量観測装置を設置し、リアルタイム交通量計測を拡大する取組みを行い、今後の改定作業に活用していくことで目標とする鎌倉らしい交通環境整備の実現に寄与するものと考えている。

交通安全対策事業では、交通事故防止に向けた事業を総合的に展開しており、特にスクールゾーン等の安全対策においては、道路管理者及び交通管理者等と連携し安全な歩行環境の確保に努めた。

放置自転車防止事業については、放置自転車の見回り及び撤去等を行っており、目標とするまちの姿の実現に貢献していると考えている。引き続き交通安全意識の普及徹底に取り組んでいく。

8. 今後の方向性

まちづくり計画部

まちづくり計画部では、施策の目標達成に向け、第4期基本計画の重点事業である交通体系整備事業、新交通システム等整備事業を中心とした交通需要マネジメント施策等を進めてきた。地形的・地理的制約が大きな観光地における交通環境改善は非常に難易度が高いものであり、令和2年度から新型コロナウイルス感染症の蔓延が続いたことによる社会状況の変化等もあるが、依然として目標の達成が困難な状況にある。目標とするまちの姿の実現に向け実施している様々な施策については、今後も着実な継続や、課題解決に向けた改善を図っていく。

交通環境整備事業では、パークアンドライドを利用できる駐車場の偏りを改善するため、令和3年度(2021年度)に大船パークアンドライドの運用を新たに開始した。大船を含めた5箇所のパークアンドライドは、新型コロナウイルス流行の影響もあり利用者数が伸び悩んでいるため、今後は事業のさらなる改善を行っていく。

交通体系整備事業では、引き続き国土交通省と連携し短期的観光渋滞対策について取り組むとともに

に、鎌倉市交通マスタープランの改定に向け、令和3年度及び令和4年度に整備した屋外用IPカメラ及び画像認識型交通量観測装置によるリアルタイム交通量計測によりデータ収集するとともに基礎調査を実施するなど準備を進める。

新交通システムの導入に向けては、令和4年度に検討した枠組みを基に、二階堂・浄明寺地区における有償による試験運行の実施に向け、「地域公共交通会議」を設置し協議していく。

交通安全対策事業では、市内の交通事故件数が年々減少傾向にあるが、引き続き子どもから高齢者までの各世代に応じた交通安全教育の徹底と充実を図るとともに、自転車の安全な利用の促進に関する施策を推進していく。また、警察、道路管理者、市内交通関係機関等との連携を密にし、総合的かつ効果的な交通安全対策を推進していく。

放置自転車防止事業では、放置自転車等の根絶のため、継続的にマナーを守る意識の高揚を図っていくことが必要不可欠であり、対策を着実に実施する。

9. 今年度(評価年度)の目標

まちづくり計画部

交通需要管理施策の推進

交通不便地域の移動円滑化対策の推進

(仮称)鎌倉ロードプライシングの実証実験に向けた調整

放置自転車対策の推進