

3 総合交通

～人と公共交通に快適なまち

<A 基本計画の目標>

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。

<B 目標指標：市民意識調査による市民の満足度>

目標指標	目標指標の定義	当初値	H20	H21	H22	H23	対前年度
市民満足度	サブタイトルにあるまちの実現状況について、市民が実感している割合	49.2 %	52.4 %	49.0 %	52.3 %	53.3 %	↑

<C 目標達成に向けた23年度の実績と自己評価>

※この分野の目標達成のために取り組んできた事業の実績(前年度事業及び実施計画事業を中心にコメント)

【まちづくり景観部】

鎌倉地域地区交通計画の改定に向けて、問題提起の一環としてシンポジウム「どうする！休日の鎌倉の交通渋滞」の開催や、市民や商工業者の方々の意見を広く求めるため市民参画による「休日の鎌倉の交通問題」を考えるワークショップを開催した。

パークアンドライドの更なる利用促進に向け、寺社及び店舗に新規協賛の協力が得られた。

自己評価
○

前年度当初目標に対し、◎＝80%以上○＝50%以上△＝30%以上×＝30%未満

<D 前回の市民評価委員会などからの指摘への対応状況>

市民評価委員会などからの指摘

指摘等に対する改善策・対応など

【まちづくり景観部】

超高齢社会を迎えて、住民の交通に関するニーズも大きく変わっていると思われる。鎌倉市の場合、観光等による市外からの車の流入が大きな課題となっているが、一方で、地域住民の足としての交通も重要な課題である。地区交通計画の見直しに当たっては、地域住民との対話、ニーズの把握を改めて充実させて欲しい。



行政・市民・交通事業者・学識経験者等で構成された鎌倉市交通計画検討委員会において地区交通計画の見直しを含め調査研究を予定しています。

鎌倉市の道路はほぼ全てが生活道路。生活道路への進入を抑えるのではなく、進入を前提とした安全対策を協議していただきたい。

基本計画の目標は、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、市と市民・商業者・交通事業者と協働で交通需要マネジメント施策を推進し、地域に根ざした交通体系を目指すものです。

生活道路を始め、通学路・スクールゾーンの交通安全対策については、「スクールゾーン等交通安全対策協議会」を設置し、関係機関と協議・調整を図りながら対策に取り組んでいます。

今後は、鎌倉市交通計画検討委員会の中で交通需要マネジメント施策を主体とした地区交通計画を見直していきます。

総合交通の目標は、「人と公共交通に快適なまち」であるが、その効果測定に物差しが、パークアンドライドの利用数で測定することに無理があると考えます。

20の施策からなる交通需要マネジメント施策のうち5つの施策が実現していますが、残りについては課題もあり実現していません。

現段階では、5つの施策のうち、パークアンドライドの利用台数を目標指標と捉えています。また、公共交通利用促進の面からでは、鎌倉フリー環境手形の販売実数も一つの目標指標となると考えます。

今後は、鎌倉市交通計画検討委員会の中で交通需要マネジメント施策を主体とした地区交通計画を見直していきます。

<E 23年度未達成事業の課題・問題点など>

【まちづくり景観部】

現在の鎌倉地域地区交通計画において提言されている様々な交通需要マネジメント施策の中には、実施困難なことや実施までに長期間を要することがあるため、施策及び社会実験案の検討を行う鎌倉市交通計画検討委員会を開催する予定であったが、開催できなかった。

※未達成の理由<支障となった理由>

休日の鎌倉の交通渋滞について、市民の方々や商業者の方々の意見等を広く求めることになり、シンポジウムやワークショップの開催を優先したためです。

<F 今後の展開(取組方針)>

【まちづくり景観部】

鎌倉市交通計画検討委員会を開催し、交通需要マネジメント施策の検討を行い、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く。

<G 実績指標：事業ごとの進捗を示す代表的な指標>

目標指標	目標指標の定義	当初値	H20	H21	H22	H23	H22年度 目標値	H27年度 目標値
パーク・アンド・ライド利用台数(+)	七里が浜、由比が浜駐車場等における年間利用台数の合計	3,550 台	11,939 台	13,078 台	11,763 台	12,396 台	8,000 台	12,000 台
交通量の改善度(-)	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	67.8 %	69.3 %	66.5 %	61.5 %	68.5 %	58 %	48 %

<H 事業コスト総額>

分野別事業費		20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
施策コスト	決算値 (A)	29,530千円	27,548千円	25,907千円	14,599千円				
	(国・県)	0千円	0千円	8,333千円	0千円				
	(負担金等)	9,870千円	16,937千円	0千円	0千円				
	(一般財源)	19,660千円	10,611千円	17,574千円	14,599千円				
	人員配置数	6.0人	6.0人	7.2人	7.1人				
	人件費 (B)	56,741千円	54,105千円	61,704千円	60,142千円				
	総事業費(A+B)	86,271千円	81,653千円	87,611千円	74,741千円				
	対前年比		94.6%	107.3%	85.3%				

鎌倉市民評価委員会の評価

～評価委員は、この分野の取組について次のように評価しています。



評価できるところ

- ・鎌倉市交通計画検討委員会の活動成果をみて評価したい。「決められる行政」に期待する。
- ・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。
- ・総合交通は鎌倉市全体の交通の方向性を考えるセクションであるが、これまでに立てられた計画を着実に推進している点は評価できる。
- ・交通計画に基づいた施策の進行、市民とのワークショップなど引き続き行っていただきたい。
- ・鉄道（横須賀線、江ノ電）、モノレール、バスが市内を走っており、公共交通でスムーズに市内各所へ行くことができる。観光客だけでなく、市民の足として十分に機能している。特にバスは路線も多く、利用客が多い。
- ・藤沢土木事務所、横浜土木事務所、警察と協力して交通計画を再検討するよう進めている。



課題・提言

- ・委員会等での検討はこれまでも多数行われているが、成果を見出していないので、「交通計画検討委員会」では、市としてのビジョンを持って臨むべきである。
- ・交通計画が10年以上見直されていない。見直す予定もない。計画を実行することも重要であるが、5年スパンぐらいでその地域住民の構成（高齢化など）も変化する。きめ細かく、時代の変化に合わせた計画の修正や点検を行って、計画の進行を願いたい。なお、現段階では、計画の目標について何らの実績も確認できない。
- ・交通量の改善度の実数値が一向に改善されていない。その原因を分り易く説明することが地域住民の理解を深め、合意形成を早めるものと思われる。
- ・市民生活における交通網と観光客が侵入する場合の交通網では対策が異なると思う。世界遺産登録後のまちづくりを視野に入れて、各部局と連携した交通整備を望む。
- ・パークアンドライド事業を重要な交通緩和対策と捉えられているが、目にみ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。
- ・東日本大震災以降、自転車の利用者が急速に増加していると感じられる。道路の利用者としては自動車と歩行者以外にも自転車も考慮した地区交通計画の策定をお願いしたい。
- ・道路整備と連携を図り、国・県・警察を巻き込んだ課題解決をお願いしたい。

この分野のめざすべきまちの姿に向けた平成23年度の取組は、**良好であった。**