

◎ 評価対象分野・施策の方針

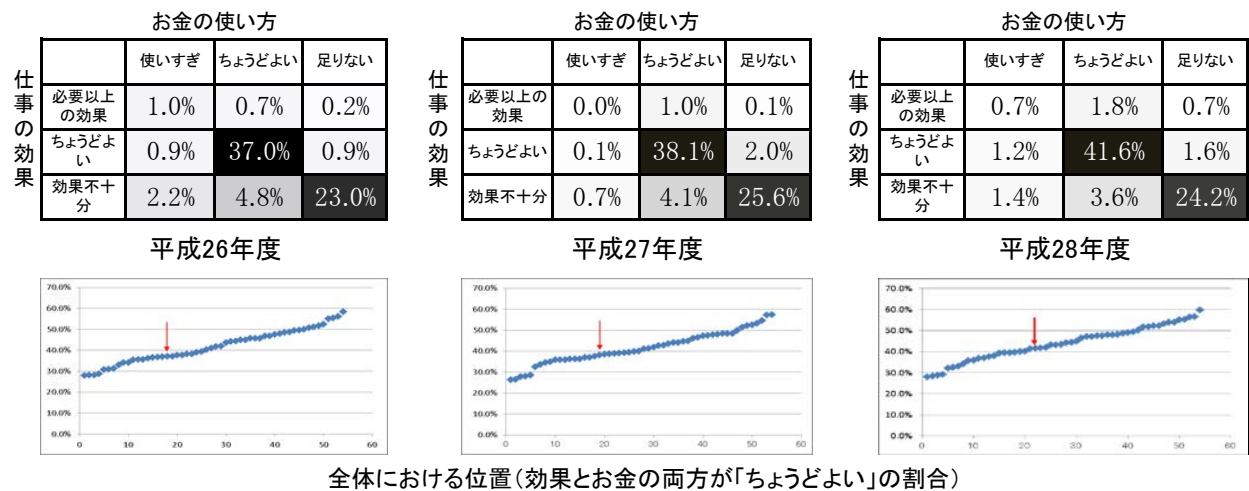
総合計画上の位置付け	分野	総合交通	施策の方針	公共交通機関の輸送力の向上と利用の促進
------------	----	------	-------	---------------------

1 市民意識調査結果

(1) 認知度

取組を知らない・わからないと答えた人の割合	平成26年度	22.7%	平成27年度	21.9%	平成28年度	17.8%	(回答者全体に占める割合)
-----------------------	--------	-------	--------	-------	--------	-------	---------------

(2) 妥当性



<妥当性の分析>

平成28年度の結果として、お金の使い方、仕事の効果ともに「ちょうどよい」と答えた割合が最も高くなっている。経年変化をみても、この傾向はあまり変わっておらず、市民意識では、お金の使い方、仕事の効果も「ちょうどよい」と思われている。

今後も対象となる市内の駅において、バリアフリー化工事への積極的な支援を行い、障がい者や高齢者が利用しやすい駅を目指していく。

(3) 今後の進め方

	もっと力を入れるべき	現状のままで良い	力を入れなくて良い	無回答	全体
平成28年度	35.5%	39.6%	2.0%	22.9%	100.0%
平成27年度	35.2%	35.8%	1.4%	27.6%	100.0%
平成26年度	31.1%	37.2%	3.3%	28.4%	100.0%

2 内部評価

(1) 平成28年度の目標

①エレベーターが設置されていない利用客数3,000人／日以上(富士見町駅下りホーム及び湘南深沢駅)のバリアフリー化100%を目指し、引き続き交通事業者と協議を行う。(まち-08)

(2) 事業評価結果一覧表(網掛けは重点事業)

評価対象事業名		決算値(千円)		総事業費(千円)		職員数(人)		今後の方向性	
整理番号	事業名	平成27年度	平成28年度	平成27年度	平成28年度	平成27年度	平成28年度	事業内容	予算規模
まち-08	公共交通支援事業	0	16,666	0	20,578	0.0	0.5	b	B

(3) 主な実施内容

【主な実施内容】

①富士見町駅の上りホームに事業者がエレベーターを設置するための支援を行った。(まち-08)

【実施できなかった事業とその理由等】

(4) 平成28年度の取組の評価

効率性	「目標とすべきまちの姿」の実現に向け、適切な事業費・人件費で執行できていたか	■ 適切	□ 要改善
妥当性	「目標とすべきまちの姿」の実現に向け、妥当（適切）な取組であったか	■ 適切	□ 要改善
有効性	「目標とすべきまちの姿」の実現に向け、適切な成果が得られていたか	■ 適切	□ 要改善
公平性	「目標とすべきまちの姿」の実現に向け、受益機会が偏っていない（適切な）取組であったか	■ 適切	□ 要改善

＜上記評価の理由、改善を要する点の具体的内容等＞

・移動等円滑化の促進に関する基本方針(平成23年3月31日 国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第1号)では、3,000人／日以上利用がある駅にエレベーター等を設置(バリアフリー化)し、段差の解消等を図ることを目標としており、公共交通事業者はこの基本方針に従い設置を進めている。市としては、この基本方針及び鎌倉市移動円滑化基本構想に基づき、公共交通事業者への支援を継続して行っている。

・富士見町駅下りホーム及び湘南深沢駅のエレベーター設置工事について、順次、公共交通事業者への支援を市が行っていく。

3 評価結果や市民意識調査結果をふまえ、施策の方針等としての、今後の方向性

・市内におけるバリアフリー化されていない対象駅は、富士見町駅の下りホーム及び湘南深沢駅であるが、基本的に、公共交通事業者への支援は、市と県の協調補助となっていることから、県と調整しつつ、今後も支援を行っていく。

4 平成29年度の目標

・エレベーターが設置されていない利用客数3,000人／日以上以上の駅(富士見町駅下りホーム及び湘南深沢駅)のうち、富士見町駅の下りホームについて、交通事業者と協議し、エレベーターの設置に向けた支援を行う。

5 主な事業における指標(目標ごとに1つ設定)

整理番号	まち-08	事業名	公共交通支援事業							
指標の内容	3,000人／日以上の利用がある市内の駅のうち、バリアフリー化を達成した駅の数					単位	駅	指標の傾向		備考
当該指標を設定した理由	年次	H26	H27	H28	H29	H30	H31	富士見町駅は、上りホームが完成し、下りホームは未実施のため、H28は0.5とした。		
移動等円滑化の促進に関する基本方針において、3,000人／日以上の利用がある駅はエレベーター設置等のバリアフリー化をするよう義務付けられているため。	目標値	18	18	18	18	18	18			
	実績値	13	14	16.5						
	達成率	72.2%	77.8%	91.7%						

参考 前年度外部評価結果への対応

鎌倉市民評価委員会からの指摘

課題

・目標とすべきまちの姿に向けた取組がみられない。

・公共交通機関の利用の促進とあるが、江ノ電利用者は土日は特に利用したくても利用できない状態である。事業者との協議が求められる。

・オムニバスタリ計画やミニバスも通れない地域への対策が分からない。

・高齢者急増時代を迎えきめ細やかな輸送力向上対策が求められる。

・新規循環バスの社会実験を踏まえた本格運行に向けて、路線バス再編や踏切道改良、交通誘導員の複数配置等が問題である。

指摘への対応、コメント等

本事業は3,000人／日以上の利用がある駅にエレベーター等を設置(バリアフリー化)し、段差の解消等を図ることを目標とするものであり、県と協調しながら順次整備を進めている。

江ノ電に対しては、関係自治体と交通事業者で構成する神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じ、混雑解消のため、輸送力の増強を要望している。

ミニバスが通れないような交通不便地域については、乗合タクシー等による社会実験を行ったこともあるが、課題も多く実現していない。引き続き研究を進めていく。

新規循環バスについては、久木踏切付近の道路等改良を行わないと安全性が担保できないことが課題となっている。

提言

・交通不便地域の実態の把握と指標化を進めるべきである。

・モノレール駅のエレベーター設置は高齢者にとってありがたく、引き続き進める必要がある。湘南モノレール株式会社にもっと協力を仰ぎ、バリアフリー化を促進していただきたい。今後の方針として「2020年のオリンピック・パラリンピックに向け、富士見町駅下りホーム及び湘南深沢駅のエレベーター設置に向けて引き続き交通事業者と協議を行い、実現に努力していく。」とあるが、オリンピック観覧者が「富士見町駅」「湘南深沢駅」で乗降するとは考えられないため、オリンピック対策とするのであればハブやターミナル駅での取組を推進すべきである。

・「目標とすべきまちの姿」として「公共交通機関の利用が促進されることにより、生活道路の渋滞が緩和されています。」と謳っているが、現状は道路が渋滞しているために、バスが動かない、観光客で一杯になり、江ノ電のホームから人があふれ、利用制限がかけられている状態であることから、水上バス等による輸送力の増加が図れないかを検討すべきである。



提言に関するコメント等(総論)

本事業は、3,000人／日以上の利用がある駅にエレベーター等を設置(バリアフリー化)し、段差の解消等を図ることを目標としている。

今後、平成32年の東京オリンピック・パラリンピックに向け、更なる観光客の増加が見込まれることから、交通事業者に対し、輸送力増強について要望している。

鎌倉市民評価委員会の評価

《評価できるところ》

- ・湘南モノレール富士見町駅上りホームのエレベーター設置するための支援を行った。
- ・市内の駅のバリアフリー化を進めていること。

評価の内訳						⇒	委員会の評価
取組	↗	0	↘	2	→		→
効果	○	1	△	2	—		—

《課題》

- ・「輸送力向上と利用の促進」の具体策は「バリアフリー化」と「エレベーター設置」に対する支援で実現するのか疑問である。
- ・バリアフリー化されてない湘南モノレール富士見町駅下りホーム、湘南モノレール湘南深沢駅のエレベーター設置支援を行う必要がある。
- ・交通不便地域対策は高齢社会になり運転免許を返上した人たちがひきこもりにならないよう考慮が必要がある。
- ・高齢ドライバーの免許証返上・車両売却増加しているが、買い物難民対策を含め福祉部門との連携を図りたい。
- ・新規循環バスの社会実験では本格運行に向けて、路線バス再編や踏切道改良、交通誘導員の複数配置等の課題がある。
- ・利用駐車場が国道134号沿線その他ルートからの流入車両による交通渋滞の解消に繋がっていない。
- ・パークアンドライド駐車場用地について、横浜市域内の民有地を現地調査も施策に結びついていない。
- ・一昨年の評価委員会からの指摘に対し「今後は朝比奈方面周辺の民有地について、利用できそうな土地があるかどうか検討する。」とコメントしているが、検討結果が明記されていないが対応状況はどうか。
- ・現状、公共交通機関の輸送力が足りていない地域はどのくらいあると市は認識して、どのような対策を検討しているのか記してほしい。

《提言》

- ・平成28年度の目標は「目標とすべきまちの姿」に対してあまりに小さすぎる。(2駅のバリアフリー化のみ)公共交通機関の利用の促進に対する取組なども最初から予定されていない。「施策の方針」と「目標とすべきまちの姿」に応じて「年度目標」を設定すべきなのではないか。
- ・コミュニティーバス、ミニバス等の運行の進捗はどのようになっているか。
- ・「輸送力増強」には事業者の理解促進が必須であるが、難航しているのは「採算性」だけなのか。