

3 総合交通

～人と公共交通に快適なまち

＜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。

＜目標指標：市民意識調査による市民の満足度＞

市民満足度	当初値	H18 実績	H19 実績	H20 実績	H21 実績	H22 目標値	H22 実績	H23 実績	H27 目標値
「鎌倉市は、乗用車ばかりに頼らず、多様な交通手段(徒歩、公共交通等)を利用できるまち」だと感じている市民の割合	49.2%	50.5%	48.4%	52.4%	49.0%	69.0%	52.3%	53.3%	79.0%

＜6年間の取組の評価＞

【まちづくり景観部】

自然環境と歴史的遺産を有する都市であるが、一方で様々な制約があることから、交通施設整備がほとんど進んでいない状況です。

そうしたことから、ソフト面の交通需要マネジメント施策を実施しています。

パーク&ライドや鎌倉フリー環境手形は、計画当初に比べ大幅に利用者が増加しています。特にパーク&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出ていると考えられます。

しかし、休日の鎌倉地域では、いまだに交通渋滞が解消されておらず、市民アンケートからも見て取れるように、市民意識にもその効果が現れていない状況にあるといえます。

そうしたことから、パーク&ライドや鎌倉フリー環境手形など、引き続き交通需要マネジメント施策を含む交通体系の検討が必要です。

公共交通の利用を促進するため、自動車から公共交通への転換策としてパーク&ライドや鎌倉フリー環境手形の実施や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、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ます。更に、鉄道事業者に対しては、利用者増加に伴うピーク時の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出ているといえます。

しかし、交通量の改善度については、まだ市民意識には現れておらず、バリアフリー化についても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。

＜今後の方向性＞

【まちづくり景観部】

交通マスタープランの見直しを行います。

市民、商業者、交通事業者等で構成される「鎌倉市交通計画検討委員会」において、主に鎌倉地域の交通環境の改善や休日の交通渋滞解消をめざして検討を行います。

また、バリアフリー化については交通事業者に改善を要望していきます。

鎌倉市民評価委員会の評価

《この分野の6年間の取組の進捗状況・取組のあり方に関する意見》

- ・交通対策は課題に対し取り組み中のものが多い。バリアフリー化は進んでいるが、交通利便性向上の対策はまだ机上にとどまっている感がある。交通需要管理に取り組んで久しいが、ほとんどの施策が検討を進めることとなっており、効果が見えない。具体的に実施されているものは「パークアンドライド」だけであるが、「パークアンドライド」においても、観光トップシーズンには実施されておらず、その効果は低いと思われる。パーク&ライド、鎌倉フリー環境手形の検証も十分さに欠ける。
- ・交通渋滞は改善していないにもかかわらず、①交通マスタープラン、②鎌倉地域地区交通計画、③オムニバスタウン計画の3つの交通計画は平成7年～10年に策定されて以来、大きな見直しや進捗がない。
- ・「交通計画検討委員会」は16年間にわたって長期間開催できず、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から、交通マスタープランのもっとしっかりとした見直しを期待する。
- ・交通量の改善度に関する市民の意識調査で「脅かされている」と感じている割合が68.5%をどのように評価しているのか。7割の市民が脅威を感じているということをもっと深刻に受け止めるべきではないだろうか。
- ・6年間の取組は方向性としては理解できるが、いずれも中途半端である。

評価の内訳(委員数)					⇒	評価委員会の評価
◎	0	○	3	△		5

《将来のまちづくりの展望に向けたこの分野に関する意見》

- ・「人と公共交通に快適なまち」という「人と公共交通」に重きを置いた目標自体は良い。成果のある施策推進が求められる。
- ・目標の達成の判断にあたっては、もう少し数値的な根拠をもって実施成果を評価すると共に、計画段階においても、事前の調査等により、具体的な数値を伴った成果目標を示した計画策定を行っていただきたい。
- ・道路整備との連携を強化し、今できること、将来に向けてめざすことを明確にしなが、少しでも環境改善につながる施策の展開を求めたい。
- ・交通マスタープランにおける、渋滞解消施策はあまり効果が出ていない。計画開始時と計画振り返り期に、交通事故の発生件数、渋滞の状況など、アウトカム指標を設定する必要がある。交通マスタープランのもっとしっかりとした見直しと検討を期待する。
- ・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。
- ・交通渋滞が慢性化しているため、平時の輸送手段は道路から鉄道にシフトすべきであり、既にその傾向は見られるが、今後とも双方の一層の協力体制を望む。

《この分野に関する総括意見》

- ・これからの鎌倉のまちの交通をどうするのか・・・未来予想図が見えない。
- ・世界遺産登録によって、より進入車両及び通過車両数も増加していくと考えられる。世界遺産のまちをめざすからには、世界の多くの美しいまちを見習い、積極的に交通のあり方を検討する必要があると思う。世界遺産登録に向け、交通問題の解消に向けた取組を始めているが、先行きがまだ不透明である。観光産業に留意することも必要であるが、ロードプライシングのような思い切った進入規制制度の導入も必要と考えられる。
- ・「総合交通」と「道路整備」は密接に関係する。この二つの分野を統合し「交通マスタープラン」の範囲を一分野として目標設定・進行管理してはどうか。総合交通と道路はソフトとハードの面であり、統合して総合・道路交通としハード・ソフト両面から同時に施策を推進する。まちづくり景観部が「総合交通」も担当しているのに違和感がある。「総合交通」と「道路整備」を統合する方が実効性が上り、市民感覚にも馴染む。