

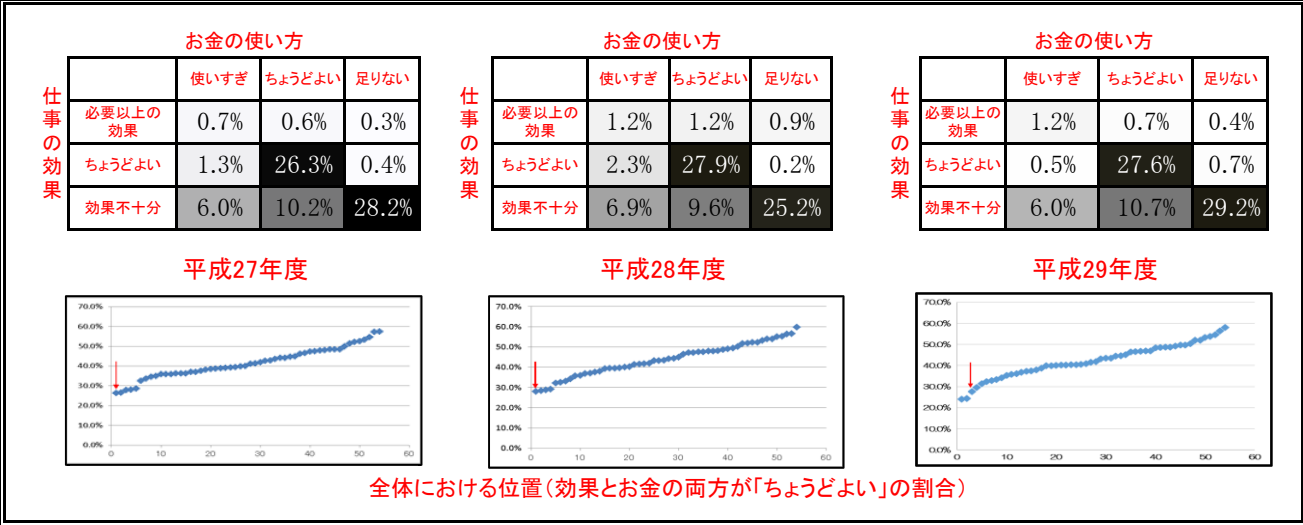
◎ 評価対象分野・施策の方針・目標とすべきまちの姿

総合計画上の位置付け	分野	総合交通	施策の方針	道路・交通体系の検討
目標とすべきまちの姿	地域の実情を考慮した都市計画道路の見直しが行われました。 自動車利用を抑制する等の交通需要マネジメント施策が進み、交通環境の改善が進んでいます。 地域住民、関係機関と協働し、歩行者を優先した交通体系が構築されたことで、快適で安全な市民生活が確保されています。			

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27年度	19.0%	平成28年度	19.2%	平成29年度	18.1%	(回答者全体に占める割合)
-----------------------	--------	-------	--------	-------	--------	-------	---------------

(2) 妥当性



(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
平成29年度	43.4%	28.3%	5.3%	23.0%
平成28年度	39.6%	31.4%	4.6%	24.3%
平成27年度	42.2%	27.0%	5.6%	25.2%

2 内部評価
(1) 平成29年度の目標

◎共創計画部
①パークアンドライド及び鎌倉フリー環境手形の利用者数の増加や大船・深沢地域での新規パークアンドライド駐車場の設置に向けた検討を行う。(共創-05)
②鎌倉市交通計画検討委員会等を開催し、鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた検討を引き続き進めていく。(共創-06)
③鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会において、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に当たり課題となっている法制面や課金方法等といった問題を一つ一つ整理し、関係省庁と調整を図り、課題解決に向けて取組む。(共創-06)
④平成28年度に実施した交通実態調査の結果を踏まえ、(仮称)鎌倉ロードプライシングに向けた交通シミュレーションを行い、効果の事前検証を行う。(共創-06)
◎都市整備部
①鎌倉駅東口駅前広場の改修に向けた実施設計を行う。(都整-11)

(2) 目標とすべきまちの姿と平成29年度の目標との関連性

◎共創計画部

- ①パークアンドライド及び鎌倉フリー環境手形の利用者数増加や、大船・深沢地域での新規パークアンドライド駐車場設置により、鎌倉地域での交通渋滞緩和が期待される。
- ②これまで鎌倉地域の地区交通計画の中の一施策として取り組んでいる歩行者尊重道路の整備については、地域住民及び関係機関と協働し、自動車中心の道路状況から歩行者を優先した交通体系が構築されることで、交通事故の無い、快適で安全な市民生活が確保されることを目指す。
- ③、④ロードプライシングにおいては、料金抵抗により選択性を持たせることで、鎌倉地域内の交通渋滞緩和が期待できるほか、市民と観光客が共存できるまちづくりを目指す。

◎都市整備部

- ①鎌倉駅東口駅前広場の改修に向けた実施設計を行う。(都整-11)

(3) 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)		法定受託事務	今後の方向性	
整理番号	事業名	平成28年度	平成29年度	平成29年度	平成30年度	平成29年度	平成30年度		事業内容	予算規模
共創-05	交通環境整備事業	4,302	3,053	19,578	20,664	2.1	2.1		b	A
共創-06	交通体系整備事業	31,303	15,475	26,492	66,062	1.4	3.4		b	A
都整-11	鎌倉駅東口駅前広場整備事業	—	11,573	19,442	224,710	1.0	1.1		b	B

(4) 主な実施内容

【主な実施内容】

◎共創計画部

- ①鎌倉フリー環境手形の周知のため、国道134号沿いのパークアンドライド案内看板を架け替え、江ノ電の主要な駅・江ノ電鎌倉インフォメーション等で周知ポスターを掲示した。(共創-05)
- ②鎌倉地域の地区交通計画策定に向け、鎌倉市交通計画検討委員会等を開催し、「20の施策」で位置づけている歩行者尊重道路について検討を行った。(共創-06)
- ③平成29年8月には、国土交通省から「観光交通イノベーション地域」の公募があり、応募した結果、9月に本市が選定された。12月には同省が「鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会」を設置したところであり、今後は、ICT・AI等の革新的な技術を活用し、交通管理者や観光部局とも連携しながら、エリアプライシングを含む交通需要制御などのエリア観光渋滞対策に取り組んでいくこととしており、平成29年度は鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会の開催を見送り、国土交通省の動きを注視しながら、慎重に進めていくこととした。(共創-06)
- ④(仮称)鎌倉ロードプライシングに向けた交通シミュレーションを実施し、課金時における鎌倉地域内・外の交通状況の変化について、検証を行った。(共創-06)

◎都市整備部

- ①交通管理者との交通協議を終え、駅前広場のレイアウトが確定した。また、交通管理者との協議結果を踏まえた、駅前広場レイアウトについて、市民、商工業者、交通事業者、関係行政機関等に説明した。(都整-11)

【実施できなかった事業とその理由等】

◎都市整備部

- ①鎌倉駅東口駅前広場の改修に向けた実施設計等を行ったが、土地所有者との調整に時間を要したため年度内に完了することが出来なかったことから、繰越を行った。(都整-11)
- ①建築物(バス乗降場等のシェルター)の設置に向け、地質調査及び地下埋設物調査を実施したが、関係機関との調整に時間を要したことから、当初想定した時期に調査を実施することができなかった。このため、シェルターの基礎形状の設計着手に時間を要し、建築設計(基本設計及び実施設計)、道路内建築物の許可申請及び建築確認申請を年度内に実施することができなかった。(都整-11)

(5) 平成29年度の取組の評価

◎共創計画部			
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> ・パークアンドライドの利用促進に向け、寺社及び店舗から引き続き、協賛の協力を得たほか、新規販売店の協力も得られた。パークアンドライド及び鎌倉フリー環境手形の合計利用者数は増加した。 ・ロードプライシング導入による交通の影響を検証するため、平成28年度に実施した自動車交通量や信号現示の調査結果を用いて交通シミュレーションを実施した。 ・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2回、同委員会専門部会を3回開催し、自動車交通の抑制策のうち、歩行者尊重道路について、平成8年に策定した「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」に位置づけられている歩行者尊重道路4路線の他に5路線を追加した9路線について、評価基準を設け整備優先順位を決定した。 ・国土交通省が公募する「観光交通イノベーション地域」への選定を受け、同省の動向に注視しながら、慎重にロードプライシングの検討を行う必要があると判断し、鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会の開催を見送り、課題の整理に時間を要したことから、有効性について「要改善」とした。			
◎都市整備部			
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> ・関係機関との調整に時間を要し、実施設計及び地質調査等の工程に遅れが生じたため、年度内に完了することが出来なかったことから、適切な成果については要改善とした。(都整-11)			

(6) 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

◎共創計画部	
・平成32年に横浜湘南道路及び高速横浜環状南線の開通が予定されており、これにより鎌倉地域における交通量が変化し、交通環境に影響を与える可能性がある。このため、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向け、交通シミュレーションを行い効果を検証するとともに、関係省庁等との協議を行い、平成31年度の社会実験を目指す。 ・大船地域や深沢地域におけるパークアンドライド等の実現性の可能性を検討していく必要がある。 ・公共交通と徒歩による観光を促し、自動車から公共交通への転換を図るため、鎌倉フリー環境手形で利用可能な交通機関の拡大を検討する。 ・鎌倉地域の交通渋滞の解消に向け、自動車利用の抑制策を継続して検討する。 ・歩行者尊重道路の整備に向け、地域の住民等によるワークショップ等を実施する。	
◎都市整備部	
・鎌倉駅東口駅前広場の実施設計等を早期に終え、平成32年の東京オリンピック・パラリンピックを目標に、着実に工事を進める必要がある。(都整-11)	

(7) 平成30年度の目標

◎共創計画部

- ①パークアンドライド及び鎌倉フリー環境手形の利用者数の増加を目指すとともに、大船・深沢地域での新規パークアンドライド駐車場の設置に向けた検討を行う。(共創-05)
- ②鎌倉市交通計画検討委員会等を開催し、鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた検討を引き続き進めていく。(共創-06)
- ③国土交通省や鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会の動向を踏まえ、特別委員会において、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に当たり課題となっている法制面や課金方法等といった問題を一つ一つ整理し、関係省庁と調整を図り、課題解決に向けて取組む。(共創-06)
- ④(仮称)鎌倉ロードプライシングに向けた交通シミュレーションの結果をもとに、近隣市町に及ぼす効果及び影響について事前検証を行う。(共創-06)

◎都市整備部

- ①鎌倉駅東口駅前広場整備工事を早期に着手する。(都整-11)

(8) 目標とすべきまちの姿と平成30年度の目標との関連性

◎共創計画部

- ①パークアンドライド及び鎌倉フリー環境手形の利用者数増加や、大船・深沢地域での新規パークアンドライド駐車場設置により、鎌倉地域での交通渋滞緩和が期待される。
- ②歩行者尊重道路の実施については、地域住民及び関係機関と協働し、自動車中心の道路状況から歩行者を優先した交通体系が構築されることで、交通事故の無い、快適で安全な市民生活が確保されることを目指す。
- ③、④ロードプライシングについては、料金抵抗により選択性を持たせることで、鎌倉地域内の交通渋滞緩和が期待できるほか、市民と観光客が共存できるまちづくりを目指す。また、交通シミュレーションの結果を検証し、鎌倉地域及び近隣市町の道路交通への影響等を把握する。

◎都市整備部

- ①鎌倉駅東口駅前広場における歩行エリアと滞留エリアを改善し、利用者や車両の安全性、利便性などの向上を図ることで快適で安全な市民生活を確保する。

3 主な事業における指標(目標ごとに1つ設定)

整理番号	共創-05	事業名	交通環境整備事業					単位	台+枚	指標の傾向	備考
指標の内容	パークアンドライド、鎌倉フリー環境手形の利用数										
当該指標を設定した理由	年次	H26	H27	H28	H29	H30	H31				
当該事業の実施により、自動車から公共交通への転換を図っているため。	目標値	29,000	30,000	30,000	30,000	38,000	38,500				
	実績値	34,798	36,626	37,307	37,389						
	達成率	120.0%	122.1%	124.4%	124.6%						

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」の実現に向け、「適切な成果が得られていたか」が要改善となっているため、その理由がわかっているのならば、しっかりと改善することが求められる。

・慢性的交通渋滞の緩和、という大きな目標ではなく、一年ごとに、短期間で解決できるところの絞り込みを行うことで、今、本当に必要な取組が見えるのではないかな。本当に必要な部分を見つけることが課題である。

指摘への対応、コメント等

◎共創計画部

(仮称)鎌倉ロードプライシングの実現に向けては、一般道路上で課金するための仕組みや、有料道路等で料金収受が可能なETCシステムを一般道路へ適用することなど、法的な課題や課金方法等についての課題解決が必要となる。課題解決に向けては、引き続き開催する鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会での検討はもとより、関係法令を所管している諸省庁と連携して取り組み、ひとつひとつ着実に課題を解決していく。

◎共創計画部

短期的な交通施策の一つである、パークアンドライド及び鎌倉フリー環境手形については、更なる利用者の拡大を図るため、市観光部局や商工会議所、観光協会等と連携し、協賛店の拡大に取り組んでいく。

・鎌倉は歩く観光都市宣言をし、自動車利用を抑制する。歩道の整備に力をいれる。歩く魅力を伝える。歩行者尊重道路について検討を行うだけでなく、具体案を示すべきである。

・実現までに様々な問題があること、時間を要することは理解できるが、ロードプライシングの実施のための課題の法制面や課金方法等の問題を一つ一つ整理し、解決施策についてひきつづき検討していくことが重要である。

・パークアンドライド及び鎌倉フリー環境手形の利用促進は引き続き行うべきであるが、交通渋滞緩和施策の十分な決め手にはなっていない。大船地域や深沢地域におけるパークアンドライド実施の可能性を早急に検討していく必要である。

・パークアンドライド駐車場用地について、横浜市内の民有地を現地調査も施策に結びついていない。

・「交通環境の改善は全く進んでいない」と多くの市民が感じている。市民の「重要度」認識は地震対策に次ぎ第2位であり根本的対応策の策定が急務である。

・市民満足度は徐々に向上している。ひきつづ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。



◎共創計画部

歩行者尊重道路については、昨年の鎌倉市交通計画検討委員会において整備を行う路線の順位を決定した。この順位に従って順次、整備を進めていく。

◎共創計画部

(仮称)鎌倉ロードプライシングについての課金の方向性(対象エリア、対象日、対象時間、課金単位、課金対象、課金パターン、課金の使途)は、鎌倉市交通計画検討委員会の中で議論し、検討委員会(案)として既に示しているところである。

この検討委員会(案)を基本として、(仮称)鎌倉ロードプライシングを実現するためには、一般道路上で課金するための仕組みや、有料道路等で料金収受が可能なETCシステムを一般道路へ適用することなど、法的な課題や課金方法等の課題を解決していくことが必要である。課題解決に向け、引き続き開催する鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会での検討とともに、関係法令を所管している諸省庁と連携して取り組んでいくこととする。

◎共創計画部

平成8年5月に鎌倉地域交通計画研究会が策定した「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」では、鎌倉地域の交通渋滞の解決には、自動車利用の抑制策((仮称)鎌倉ロードプライシング)を基盤に置き、その上で「公共交通への転換(パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形等)」と「歩行・居住環境の向上(歩行者尊重道路等)」を図るという考え方を示している。交通渋滞の抜本的な解決には、(仮称)鎌倉ロードプライシングが有効であるが、パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形も含め、複合的に実施することで、より交通渋滞に向けた効果発現が期待される。パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形の更なる利用者の増加に向け協賛店舗の拡大等に取り組んでいくとともに、現在国道134号沿いのみのパークアンドライド駐車場を、大船地域や深沢地域に確保することの効果は大きいと考える。

大船地域では、既存のコインパーキングをパークアンドライド駐車場として活用することの可能性を検討するとともに、深沢地域については観光バス対策を含め、深沢地域整備事業用地に整備することの可能性を検討する。

◎共創計画部

朝比奈におけるパークアンドライドを実施する場合、鎌倉駅等と往復するシャトルバス等が必要となるが、現況の道路状況では定時性の確保等に課題があることから、検討を見送っている。

◎共創計画部

鎌倉市内でも特に交通渋滞が著しい鎌倉地域においては、抜本的な対策として、ロードプライシングの実現を目指し取組を進めており、その他として、パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形の利用者の拡大や、歩行者尊重道路の具体的な整備方針を定め、着実に交通環境の改善を目指す。

◎共創計画部

実施可能な施策については引き続き取組を進め、交通環境を改善していく。

・取組には時間を要するということが書いてあるが、そういうことではなく、ゴールに向けて何が進んでどうなっていくかをきちんと書くべき。進捗状況がよくわからない。

・様々な対策を検討している事は見受けられるのだが、市が抱える問題解決にはまだまだ遠いと感じる。

・一昨年の評価委員会からの指摘に対し「ロードプライシングの実施に向けては、現実的な法制度や課金の技術的方法、事業費の確保、実施主体等の課題があるが、関係省庁がメンバーとなっている「鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会・幹事会」を通じて問題を一つずつ解決していくように努める。」とコメントしているが、それらを具体的に示し、現在どの段階にあるのか。

・渋滞については、鎌倉市の地形や道路形状から抜本的な対策は困難であるため、電線の地中埋設化等により歩道を確保する等、まずは歩行者の安全確保に対する取組に重点を置くべきである。

・一昨年の評価委員会からの指摘に対し「新規循環バスの社会実験では本格運行に向けた具体的な課題把握ができたため、それを踏まえながら交通事業者等と協議を行っていく。」とコメントしているが、具体的にどんな課題があり、交通事業者等とどのような協議をしたのか。

◎共創計画部

(仮称)鎌倉ロードプライシングの実現による、鎌倉地域内の交通環境の改善を目標とし、現在は鎌倉地域内の自動車の走行内訳や当該データに基づき、課金の有無による鎌倉地域及び周辺エリアの交通状況を把握するための交通シミュレーションを実施している。

平成31年度の社会実験の実現に向けて、平成30年度は、引き続き法的課題の整理を行うとともに、課金システムとしてETCの活用を視野に入れていることから、ETCの動作確認やETC非搭載車両の捕捉検証等を行うことを予定している。

◎共創計画部

(仮称)鎌倉ロードプライシングの実現には課題解決のため引続き検討を進める。短期的な交通施策についても実施可能なものから進めていく。

◎共創計画部

鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会及び幹事会では、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実現に向け課題となっている、一般道路上で課金するための仕組みや、有料道路等で料金収受が可能なETCシステムを一般道路へ適用することなどについて引き続き検討しており、現時点では解決には至っていない状況である。

◎共創計画部

歩行者と自動車が共存せざるを得ない道路で、歩行者の安全性を確保するために、ドライバーが歩行者を尊重して通行するよう促す道路(9路線)を「歩行者尊重道路」として位置づけ、沿道住民の皆様とともに道路の安全対策を検討しながら、順次整備することとしている。

既に9路線ある歩行者尊重道路の整備優先順位については、鎌倉市交通計画検討委員会で議論のうえ決定済みであり、整備優先順位1位の小町大路の整備に向け、平成30年7月頃から沿道の住民の方々等と協働して、検討に着手する予定としている。

◎共創計画部

平成26年度に社会実験を実施した際は、久木踏切(逗子市)でバスが踏切に進入する際に、対向車両を止めなければならないことから、交通整理員を配置した経緯がある。

新規循環バスを路線バスとして運行するためには、交通誘導員が立たなくても、市内を多く走る大型バスでの交通処理ができるような踏切を含む道路改良が必要であり、近隣市である逗子市や東日本旅客鉄道株式等の関係機関との調整を含み詳細な検討を行う必要がある。

提言

・市民の大きな声が交通渋滞だけで、市民の最も多い声は「歩道の整備」ではないだろうか。安心して歩ける歩道の整備、そして安全な歩道の整備を求める。

・ゴールが見えない取組ゆえ、どこまで何がどう進んでいるのかがわかる形で提示してほしい。

・公共交通についての対応を積極的に行っていくことで、車の利用を少しでも減らすことはできるかもしれない。

・「ロードプライシング」の可及的速やかな実現に向け注力したい。問題点・課題を明らかにしてほしい。

・中心市街地については歩行者安全対策を含め「電柱の地中埋設化」「交通標識の設置場所改善(かなり車両通行側に設置されている)」を実現したい。

・今後の対策の中で、公共交通に関わる方針が、鎌倉フリー環境手形に関する記載しかないが、それだけなのか。29年度には天気により効果は測れなかったが、江ノ電乗車の住民優先実験など取組を行っていた。

質問

・年末年始に実施の「交通規制」を他の時期にも拡大出来ないのか。出来ないとしたらその最大の理由は何か。

・「パークアンドライド」「環境手形」の流入車両数減少という目的に対する貢献度をどう評価しているのか。「パークアンドライド駐車場」の増設で貢献度向上はどの程度見込めるのか。観光シーズンの利用解禁は難しいのか。

・生活道路の渋滞は市民が公共交通機関を利用していないからではなく観光客によるものだろう。抜け道マップとして生活道路へ進出してくるのを防ぐ方策はないのか。

提言に対するコメント等(総論)

◎共創計画部

・鎌倉地域の歩行環境の向上策としては、歩行者尊重道路の整備が上げられる。これは、歩行者と自動車が共存せざるを得ない道路で、歩行の安全性を確保するために、ドライバーが歩行者を尊重して通行するよう促す道路(9路線)のことであり、沿道住民の皆様とともに道路の安全対策を検討しながら、順次整備することとしている。

・自動車から公共交通への転換方策としては、これまでパークアンドライドや鎌倉フリー環境手形が上げられるが、より一層の利用者増加に向け、今年度は、本施策に理解していただける協賛店を増やすことを考えている。

・また、昨年度実施した「江ノ電沿線住民等の移動円滑化に係る社会実験」を今年度も実施した。江ノ電沿線に在住、在勤、在学の方の移動円滑化に向け、今後も江ノ島電鉄㈱と連携して取組を進めていく予定である。

・(仮称)鎌倉ロードプライシングについては、法制面や課金方法等の課題について、関係省庁と調整・連携を図りながら、解決に向け取り組んでいく。具体的な検討については、鎌倉市交通計画検討委員会や鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会等で行うことから、これまで同様、会議内容や会議資料については、市ホームページで公表することにより、何がどう進んでいるのかを提示していきたい。

質問に対する回答

◎共創計画部

交通規制を実施した場合、市外からの来訪者が緊急時などに自動車で来訪できなくなり、大きな影響が生じる。ロードプライシングは料金抵抗により自動車利用の選択性が持たせられるため、本市ではロードプライシングを検討している。

◎共創計画部

貢献度については、個別での評価は行っていないが、鎌倉市交通計画検討委員会での基本的な考え方として、パークアンドライド等の「20の施策」を複合的に実施することで交通渋滞の解消を目指すものとしている。

また、観光シーズン(7月、8月)のパークアンドライド利用については、駐車場運営を行っている民間事業者等と実施の可能性について検討していく必要がある。

◎共創計画部

平成29年度に実施した歩行者尊重道路(9路線)の自動車の速度調査では、路線によっては、規制速度を超過している車の割合が全体の65%を占めるなど、歩行環境の悪化が深刻化している。沿道住民との協働により、歩行者尊重道路の速度抑制対策検討、実施していく。

鎌倉市民評価委員会の評価

《評価できるところ》

- ・ロードプライシングについて、本格的に検討する動きが目に見え始めたのがよかった。結果として是非があるかもしれないが、非になることを恐れずにしっかりと検証を行ってほしい。
- ・ロードプライシングの担当課を共創計画部に移管し「市役所のやる気」を示したことは評価したい。早期に実現するよう期待する。
- ・「鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会」を設置した。ICT・AI等の革新的な技術を活用し、交通管理者や観光部局とも連携しながら、エリアプライシングを含む交通需要制御などのエリア観光渋滞対策に取り組む。
- ・パークアンドライド、鎌倉フリー環境手形の利用数が、指標で見える限り、目標を大幅に増加し、その結果を踏まえて来年度より目標値を上げた点。
- ・歩行者尊重道路を9路線に増やす計画となっている。

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

《課題》

- ・パークアンドライド及び鎌倉フリー環境手形の利用促進は引き続き行うべきであるが、交通渋滞緩和施策の十分な決め手にはなっていない。大船地域や深沢地域におけるパークアンドライド実施の可能性を早急に検討していく必要である。
- ・鎌倉駅東口駅前広場の改修について、土地所有者との調整が上手くいかなかったことは非常に残念であるが、条件の中で最善の計画が執り行われるよう努めてもらいたい。

《提言》

- ・ロードプライシングの実施のための課題の法制面や課金方法等の問題を整理し解決施策について引き続き検討していくことが重要である。ETCシステムを一般道路へ適用することなど、法的な課題や課金方法等の課題を解決していくことが重要である。
- ・観光客が歩くことの多い鎌倉から長谷一長谷大仏に行く道路の歩道を現地視察し、改善を望む。
- ・「目標とすべきまちの姿」にある「地域の実情を考慮した都市計画道路の見直しが行われました。」について、「地域の実情」とは具体的にどのようなもので、どう考慮してどう見直したのか？明確にしてそれに対応した事業を実施すべき。
- ・「目標とすべきまちの姿」にある「地域住民、関係機関と協働し、歩行者を優先した交通体系が構築されたことで、快適で安全な市民生活が確保されています。」について、「地域住民」「関係機関」とは具体的に「どこ」と「何」を協議しているのか？「歩行者優先」の交通体系とは具体的にどのような「体系」か？明確にしてそれに対応した事業を実施すべき。

《質問》

- ・ロードプライシングに向けたシミュレーション実施の検証結果を開示してほしい。
- ・「ロードプライシングの検討内容と検討経緯等について」という文書が発信（2018年5月）されたが、「一部市民に誤解が発生」とあるがその誤解とは何か？
- ・昨年国土交通省の公募「観光交通イノベーション」に応募選定されたとあるが、ここで言われるエリアプライシングの考え方は今進めているロードプライシングとの関係は？