

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	H21	H22	H23	H24	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 %	49.0 %	52.3 %	53.3 %	55.8 %	↑

<C 目標達成に向けた24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)

	自己評価
【防災安全部】 スクールゾーン等交通安全対策協議会を開催し、保護者等の要望に対応しました。 スクールゾーン等の交通安全対策として、交差点内のカラー化等の整備を行いました。 市内有数の交通量のある富士見町駅下横断歩道に、交通誘導員を通学時間帯に配置し、交通安全確保を図りました。	◎
【まちづくり景観部】 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3回、同委員会専門部会を6回開催し、地区交通計画の検討、見直しを行いました。 鎌倉地域の交通環境に対する市民意識の傾向を把握するため、市民アンケートを実施しました。 自動車利用者特性を把握し、今後の交通政策の検討に資する基礎資料とするため、市役所及びパークアンドライド駐車場利用者アンケートを実施しました。 パークアンドライドの更なる利用促進に向け、寺社及び店舗から引き続き協賛の協力が得られました。	◎

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】

・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。



鎌倉市交通計画検討委員会は、市民、商業者、交通事業者、行政機関及び学識経験者から構成された組織であり、行政の誘導ではなく、委員会が主体となり地区交通計画等の検討、見直しを行っています。
鎌倉市も事務局や幹事として委員会に携わっており、目標や方向性、基本方針は、鎌倉市と共有して会議を進めています。

・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。

鎌倉市交通マスタープランは、鎌倉市都市マスタープランと整合性を図るため、鎌倉市都市マスタープランの改定後に見直しをすることになっています。
また、地区交通計画は、鎌倉市交通計画検討委員会において、未実施の施策及び新たな施策について、実施の可能性等の方向性をまとめています。

・交通量の改善度の実数値が一向に改善されていない。その原因を分か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。

交通渋滞を解消するには、一つの施策だけではなく、複合的な施策が必要であると考えますが、現実的には一度に実施することは不可能であり、実施できるものから実施しているため、目に見えた効果は表れていないのが現状です。
今後は、鎌倉市交通計画検討委員会において検討された地区交通計画等について、地域住民等に分かり易く周知していきたいと考えています。

・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。

鎌倉市交通計画検討委員会には、関係部局も参加しておりますが、引き続き相互に情報提供等を行いながら連携していきたいと考えています。

・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、目に見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。

パークアンドライドや環境手形の利用者は年々概ね増加傾向にありますが、目に見えた交通渋滞の解消には至っていません。
市としても、既実施の交通需要マネジメント施策のみで、交通問題が解消するとは考えておらず、複合的な施策が必要と考えています。
今後、鎌倉市交通計画検討委員会の中で検討、見直しされた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があれば変更について検討します。

・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。

地区交通計画では、自動車利用の抑制と公共交通の活用、歩行空間の充実を図り、活力とにぎわいのある古都かまくらをめざしています。
しかしながら、本市の道路状況を踏まえると、自転車環境整備の具体的方策については、時間をかけて検討したいと考えています。
なお、自転車の安全利用については、「鎌倉市自転車の安全利用を促進する条例」に基づき、別途自転車安全総合推進計画を策定しています。

<p>・オムニバスタウン計画は全国でも5番目の導入で早かった。ロードプライシングは平成11年に商業者などに鎌倉に車が入れなくなるといふ誤解を生み、検討が中止となり継続審議ということになった。時代の変化、社会的ニーズに対応した戦略を練る必要がある。</p>
<p>・ロードプライシングの検討も市内業者の反対意見などで過去頓挫している。世界遺産を視野に入れた際には、土日以外のロードプライシングは歴史的良好的な環境を保全するうえで交通需要マネジメントに寄与が期待できる。</p>
<p>・社会的情勢も変化しており、改めて本腰を入れて検討すべき時期ではないか。またこの収入を道路整備などに回すことなど、導入にむけて理解を得られる仕組みも検討した方がよい。鎌倉市交通計画検討委員会が再開され、「提言」の見直しを行うとともに、新たな施策についても検討が行われる予定とのことである。</p>
<p>・5つの施策のうち、パークアンドライドの利用台数を主な目標指標と捉えており、この施策が指標とされてきたが、目に見えた渋滞改善に近づきにくい側面がある。現段階では、実施されている5つの施策のうち、パークアンドライドの利用台数が目標指標として最も理解しやすい指標との認識であるが、おそらくパークアンドライドでは目に見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。</p>
<p>・道路整備部局との連携などについて質問があったが、縦割り傾向にあり、十分な施策的な協議や連携はされていないと感じた。同じ道路を扱う分野であり、問題点を共有する必要があると感じた。</p>

<p>ロードプライシングの実施に向けては、商業者等を含めた市民の合意形成や法令等の整備、課金方法、実施に伴う費用、近隣市との調整などの課題があります。地域の交通問題を解決する施策の一つとして、鎌倉市交通計画検討委員会内で調査・検討を行います。</p>
<p>現段階では、実施されている5つの施策のうち、パークアンドライドの利用台数が目標指標として最も理解しやすい指標であると考えております。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。 目に見えた交通渋滞の解消に至っていませんが、より効果的な手立てについては、一つの施策だけではなく、様々な施策を複合的に実施して交通渋滞の解消を考えています。今後、鎌倉市交通計画検討委員会の中で提案又は見直しされた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があれば変更について検討します。</p>
<p>全市的な交通渋滞を解消するためには、ハード面の交通施設整備、ソフト面の交通需要マネジメント施策の両面を推進していく必要があると認識しています。 なお、鎌倉市交通計画検討委員会には道路整備部局も参加しており、引き続き、連携して対応していきます。</p>

<E 24年度未達成事業の課題・問題点など>

【防災安全部】

後期実施計画に沿って着実に事業を進めています。(平成24年度において、主たる課題・問題点は特にありません。)

※未達成の理由<支障となった理由>

【まちづくり景観部】

後期実施計画に沿って着実に事業を進めています。(平成24年度において、主たる課題・問題点は特にありません。)

※未達成の理由<支障となった理由>

<F 今後の展開(取組方針)>

【防災安全部】

引き続き、スクールゾーン等交通安全対策協議会を開催し、保護者等の要望への対応を図るとともに、交通安全対策として、交差点内や歩行空間のカラー化等の整備を行います。
富士見町駅下横断歩道に、交通誘導員を通学時間帯に配置し、交通安全確保を図ります。

【まちづくり景観部】

引き続き、鎌倉市交通計画検討委員会を開催し、地区交通計画の検討、見直しを行い、交通需要マネジメント施策の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きます。

<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	H21	H22	H23	H24	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(+)	七里ガ浜、由比ガ浜駐車場等における年間利用台数の合計	3,550 台	13,078 台	11,763 台	12,396 台	15,304 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 %	66.5 %	61.5 %	68.5 %	67.7 %	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	116,406千円			
	(国・県)	0千円	0千円	8,333千円	0千円	0千円			
	(負担金等)	9,870千円	16,937千円	0千円	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	116,406千円			
	人員配置数	6.0人	6.0人	7.2人	7.1人	6.9人			
	人件費 (B)	56,741千円	54,105千円	61,704千円	60,142千円	55,381千円			
	総事業費(A+B)	86,271千円	81,653千円	87,611千円	74,741千円	171,787千円			
	対前年比		94.6%	107.3%	85.3%	229.8%			

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による検討などが行われはじめた。
- ・スクールゾーン対策として、歩行空間の確保のためのカラー舗装化、交差点のカラー化、交通誘導員の配置等の交通安全対策を実施した。これからの鎌倉に必要な施策には期待が持てる。
- ・満足度が年々上昇して、市民にとって交通対策が行き届いている感がある。
- ・市役所とパーク&ライドを利用する車利用者にアンケートを実施した。
- ・大船で警察の方が道にはみ出している物売り台を道に出さないように指導されていた。
- ・数種のアンケートによる現状及びニーズの把握を行っている。



課題・提言

- ・交通計画検討委員会での検討やアンケート調査を実施している段階であり、成果が見える段階になっていないが、今後、検討結果を実施に移すべく努力すべきである。
- ・渋滞解消の目にみえた効果が現れていないのが現状である。交通需要マネジメントの具体的な政策が必要である。市の「交通マスタープラン」は都市マスタープランの改定後に見直す必要があるが、交通計画は10年以上見直されておらず、時間がかかりすぎている。都市マスタープランに比べて交通マスタープランが下位に位置付けされているようであるが、少なくとも同位に位置付け取り組まないと鎌倉市の交通問題は解消しない。
- ・パークアンドライドや中心部に車を入れないといった社会実験など、検討しなければならない課題が山積しているのに、課題に挙げていないのが問題である。
- ・市民が鎌倉駅へ行き易くなるために、鎌倉駅西口周辺に駐輪場が必要である。駐輪場待機者の解消を図る必要がある。
- ・交通渋滞がフラワーセンター横の橋の交差点で起こる。右折や左折路線の設定及び信号の追加による渋滞解消を検討する必要がある。
- ・実施されたアンケートにより把握された現状やニーズとともに、明確な対応策を明示すべきである。なお、対応できないものについては、その理由を明確にすべきである。
- ・課題・問題点について、「ない」とされているが、市民評価委員会からの課題・提言が多数あるにもかかわらず、「ない」としていることは理解し難い。

この分野のめざすべきまちの姿に向けた平成24年度の取組は、**普通であった。**