

第5節 安全で快適な生活が送れるまち

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	H22	H23	H24	H25	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 %	52.3 %	53.3 %	55.8 %	53.4 %	↓

<C 目標達成に向けた25年度の実績と自己評価>

※この分野の目標達成のために取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)

【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、各小中学校からの通学路危険箇所改善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。

自己評価
◎

【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、地区交通計画を見直し検討を行いました。
 その中で、新規循環バスの社会実験について検討を行い、平成26年5月の実施に向け、関係機関と協議を行うとともに、検討委員会において、自動車利用の抑制策(ロードプライシング)について、検討を始めました。
 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、協賛の協力を得ました。

◎

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

<D 8年間(平成18～25年度まで)の取組の評価>

【防災安全部】

交通安全対策による効果が全てではありませんが、市内の交通事故発生件数、死傷者数とも年々減少しています。
 平成24年4月に、自転車の安全利用の促進を目的とした「鎌倉市自転車の安全利用を促進する条例」を施行しました。また、条例に基づき、「鎌倉市自転車安全総合推進計画」を策定し、平成25年4月から運用を開始しました。

【まちづくり景観部】

鎌倉地域の道路網は、中世の形態を踏襲したもので、歴史的環境の保全など様々な制約を抱えているため、短期的な道路整備は困難です。

そこで、交通需要マネジメントを主体に交通渋滞の緩和に取り組み、パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形を実施してきました。これらの施策は、計画当初に比べ、大幅に利用者が増加し、特にパークアンドライドについては、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。

平成24年5月に設置した「鎌倉市交通計画検討委員会」では、地区交通計画の見直し検討を行い、平成25年度末までに、検討委員会を6回、同委員会専門部会を12回開催しました。

平成24年度には、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、自動車利用者の特性を把握するため、パークアンドライド利用者等にアンケートを実施しました。

さらに、平成25年度には、平成26年5月実施予定の新規循環バスの社会実験について、検討に取り組むとともに、自動車利用の抑制策についても、検討を始めました。

公共交通の利用を促進するため、バスベイ整備及びノンステップバスの導入を推進しました。

また、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するとともに、鉄道事業者に対しては、利用者増加に伴う混雑対策として、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考えています。

<E 25年度までの未達成事業の課題・問題点など>

【防災安全部】

特にありません。

【まちづくり景観部】

休日の鎌倉地域では、目に見えて交通渋滞が解消されていないため、市民意識にもその効果が現れていない状況です。

また、「鎌倉市交通計画検討委員会」で、平成25年度から検討を始めた自動車利用の抑制策は、事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様々な課題があります。

交通量の改善度については、まだ市民意識の数値には現れていません。

バリアフリー化について、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。

<F この分野の取組が含まれる第3期基本計画の施策の方針>

【防災安全部】

分野名	施策の方針名
総合交通	交通安全意識の高揚

【まちづくり景観部】

分野名	施策の方針名
総合交通	道路・交通体系の検討
	公共交通機関の輸送力の向上と利用の促進

<G F欄の施策の方針における今後の展開(取組方針)>

【防災安全部】

施策の方針名	
交通安全意識の高揚	市内交通関係機関及び団体相互の連絡を密にし、総合的・効果的なスクールゾーン等での交通安全対策を推進します。

【まちづくり景観部】

施策の方針名	「鎌倉市交通計画検討委員会」を開催し、地区交通計画の見直し検討を行い、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。
道路・交通体系の検討	都市マスタープラン改定を踏まえ、その内容を反映させた交通マスタープランの改定を行います。
施策の方針名	バス利用者の利便性向上と渋滞緩和策として、バスペイ整備及びノンステップバスの導入を推進していきます。
公共交通機関の輸送力の向上と利用の促進	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きます。

＜H 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	H22	H23	H24	H25	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	11,763 台	12,396 台	15,304 台	16,674 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 %	61.5 %	68.5 %	67.7 %	67.8 %	57.8 %	47.8 %

＜I 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	20,431千円		
	(国・県)	0千円	0千円	8,333千円	0千円	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	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	20,431千円		
	人員配置数	6.0人	6.0人	7.2人	7.1人	6.9人	7.0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	53,676千円		
	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	74,107千円		
	対前年比		94.6%	107.3%	85.3%	229.8%	43.1%		

鎌倉市民評価委員会の評価

◎ この分野の8年間の取組の進捗状況・取組のあり方に関する意見

- ・市民の交通安全への意識を高めることは今後も続けていくことが重要であるが、市民に納得のいく、実行可能な目標や行動指針を掲げ、学校教育とも協力して進めることが望まれる。
- ・各小中学校からの通学路危険箇所改善要望への対応、スクールゾーン等の交通安全対策の実施、交差点内のカラー化の実施、新規循環バスの社会実験の実施、パーク&ライド利用者的大幅増、ロードプライシングの検討等、渋滞緩和に向けた活発な活動が行われた。評価すべき事項は多々あるが、一方で、実感としては自動車も自転車も増加し、渋滞や危険が増している様に感じる。
- ・道路整備が難しいまちであり、公共交通を優先する施策が必要である。パーク&ライドやロードプライシングなどの試みが市民の意識も変えるものと期待する。
- ・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、検討を再開したことは評価できる。
- ・道路整備と歴史的環境の保全を両立させることは容易でない。
- ・総合交通分野と道路整備分野の取組を整理し、明確に区別した。この整理を好機と捉え、改めて、交通と道路は一体的に取り組む必要がある。

きわめて優れていた：◎
十分であった：○
不十分であった：△



◎ 第3期基本計画に向けたこの分野に関する意見

- ・トリの目の視点で、道路政策を考えていかなければならない。目の前の道路整備だけでは不十分であり、総合交通の観点から全体を見た体系を作る必要がある。
- ・鎌倉市は観光地という側面とベッタタウンという側面がある。大きな声(意見)に左右されること無く、両面を客観的に考慮した上で、地域によってはロードプライシングを取り入れる等、思い切った施策についても導入を検討すべきである。
- ・検討されるロードプライシングなどの施策について、十分な説明と検討が必要である。ある意味で総合交通に対する施策の本気度が問われる内容でもある。
- ・市民の交通安全への意識を高めることは今後も続けていくことが重要であるが、市民に納得のいく、実行可能な目標や行動指針を掲げ、学校教育とも協力して進めることが望まれる。
- ・「鎌倉市自転車安全利用を促進する条例」については、ほとんど周知されていないため、若宮大路、腰越一稲村ガ崎間等で、取り締まりを行う等により、自転車利用者に周知すべきと考える。
- ・高齢化でマイカーをやめ、バスを利用する人が増えている。バス路線の確保・見直し・増便など早い対応が欲しい。
- ・本市の交通問題を解決するには、複数の交通手段をその地域の交通事情に最も適合した組合せ、ベストミックスさせることである。「総合交通」分野がその役割を担っている。基本計画の着実な実現を担保する実施計画の取組に注目したい。
- ・第3期基本計画では分野の整理がされたので、連携を強化して頂きたい。

◎ この分野の指標に関する意見

- ・車離れ＝車減少が進んでいるが満足度は目標値に達していない。要因は目標値が当初値の40%及び60%増で設定されており、高望みであった。
- ・市民満足度は徐々に向上している。引き続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。
- ・地道ではあるが、パークアンドライドの満足度が上昇している。しかし、そもそも、パークアンドライドが一番交通量が多いはずの夏季には利用できないため、年間利用台数を指標とする事が疑問である。市民意識としては上昇を見ているが、本当に有効に活用されているかの検証をして推進することが大切であろう。また、パークアンドライド利用台数の目標値は収容台数から推計してもっと高く設定できるはずである。
- ・パークアンドライドだけ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。
- ・交通量の改善度と安全性とは因果関係があるのか疑問である。道路の一部区間の実際の渋滞率等を指標とすべきである。
- ・交通量の改善度は良い数値が得られない。生活道路の侵入禁止時間設定などが必要である。
- ・評価のあり方の検討と併せて指標および目標値も再検討する必要がある。

◎ この分野に関する総括意見

- ・平時・緊急時を問わず、都市経営には地域内及び近隣都市との人的・物的交流が必須条件である。その役割を担っているのも総合交通政策である。中世都市鎌倉のまちづくりの役割を果たしたのは大路・小路であったが、現代のクルマ社会にあってはそれだけでは不十分である。
- ・ロードプライシング等の試みを追求していく必要があると思われる。
- ・車社会へMM(モビリティ・マネジメント)の対応は当然であるが、危険自転車が急増しているため、自転車利用に対する規制と併せて、正しい自転車の乗り方について今まで以上に教育現場で積極的に指導していくことも重要であろう。
- ・震災直後は停電で信号停止、給油も難しくマイカーは使えないことが分かった。公共交通機関の利用を促進する施策は非常時にも有効である。
- ・「歴史環境」「地域安全」「市街地整備」等他の様々な分野と密接に関係しているため、それぞれの施策を調整しながら同時に策定・実施していく必要がある。