

評価者	共創計画部	比留間 彰
評価者	都市整備部長	樋田 浩一

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(回答者全体に占める割合)

取組を知らない・わからないと答えた人の割合	平成30年度(2018年度)	16.4%	平成29年度(2017年度)	18.1%	平成28年度(2016年度)	19.2%
	平成27年度(2015年度)	19.0%				

(2) 妥当性

お金の使い方

	使いすぎ	ちょうどよい	足りない
必要以上の効果	2.3%	0.5%	0.0%
ちょうどよい	1.3%	22.5%	1.0%
効果不十分	10.2%	10.6%	29.1%

平成30年度
(2018年度)

お金の使い方

	使いすぎ	ちょうどよい	足りない
必要以上の効果	1.2%	0.7%	0.4%
ちょうどよい	0.5%	27.6%	0.7%
効果不十分	6.0%	10.7%	29.2%

平成29年度
(2017年度)

施策の方針全体における位置(効果とお金の両方が「ちょうどよい」の割合)

お金の使い方

	使いすぎ	ちょうどよい	足りない
必要以上の効果	1.2%	1.2%	0.9%
ちょうどよい	2.3%	27.9%	0.2%
効果不十分	6.9%	9.6%	25.2%

平成28年度
(2016年度)

お金の使い方

	使いすぎ	ちょうどよい	足りない
必要以上の効果	0.7%	0.6%	0.3%
ちょうどよい	1.3%	26.3%	0.4%
効果不十分	6.0%	10.2%	28.2%

平成27年度
(2015年度)

全体における位置(効果とお金の両方が「ちょうどよい」の割合)

(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30年度(2018年度)	48.8%	24.5%	5.3%	21.5%
平成29年度(2017年度)	43.4%	28.3%	5.3%	23.0%
平成28年度(2016年度)	39.6%	31.4%	4.6%	24.3%
平成27年度(2015年度)	42.2%	27.0%	5.6%	25.2%

2 内部評価

(1) 平成30年度(2018年度)の目標

共創計画部
<p>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)</p> <p>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)</p> <p>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ひとつ整理し、関係省庁と調整を図り、課題解決に向けて取り組む。(共創-06)</p> <p>(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)</p>
都市整備部
<p>鎌倉駅東口駅前広場工事等を発注し、工事に着手する。(都整-11)</p>

(2) 目標とすべきまちの姿と平成30年度(2018年度)の目標との関連性

共創計画部
<p>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。(共創-05)</p> <p>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。(共創-06)</p> <p>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。(共創-06)</p>
都市整備部
<p>鎌倉駅東口駅前広場の整備に着手することで、広場利用者や車両の安全性、利便性などの向上が図れ快適な市民生活の確保へつながる。(都整-11)</p>

(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30年度 (2018年 度)	平成29年度 (2017年 度)	平成30年度 (2018年 度)	令和元年度 (2019年 度)	平成 30年度 (2018 年度)	令和 元年度 (2019 年度)		事業 内容	予算 規模
共創-05	交通環境整備事業	3,115	3,053	19,772	20,078	2.1	2.1	無	b	A
共創-06	交通体系整備事業	30,733	15,475	57,701	52,168	3.4	3.4	無	b	A
都整-11	鎌倉駅東口駅前広場整備事業	74,116	11,573	83,301	285,398	1.1	1.1	無	b	B

(4) 主な実施内容

【主な実施内容】

共創計画部

パークアンドライド及び鎌倉フリー環境手形の更なる利用者の拡大に向け、寺社及び店舗から引き続き協賛の協力を得たほか、新規協賛店として9店舗を追加した。(共創-05)

整備優先順位が1位の小町大路(辻説法通り)の安全対策について、地元住民等を対象としたワークショップにより意見交換を行った。令和元年度の整備に向け、引き続き地元住民等と協働して進めていく。(共創-06)

平成29年9月に、国土交通省から「観光交通イノベーション地域」に本市が選定され、エリア観光渋滞対策等の実装に向けた検討や調整等を行うために同省が「鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会」を設置し、これまで3回開催されている。引き続き、同省が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、本市としては国土交通省の動きを注視しながら慎重に進めていく必要があると判断し、平成30年度の鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会の開催は見送った。(共創-06)

交通シミュレーションの検証では、ロードプライシングの導入により、鎌倉地域に目的を持つ交通は減少するが、課金を避けて迂回する交通も発生する試算となった。また、近隣自治体への説明を開始した。(共創-06)

都市整備部

鎌倉駅東口駅前広場整備工事については、平成30年12月市議会での議決を経て工事請負契約を締結し工事に着手した。(都整-11)

鎌倉駅東口駅前広場整備工事の適切な進行管理等を図るため、施工監理業務委託の契約を締結した。(都整-11)

【実施できなかった事業とその理由等】

(5) 平成30年度(2018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や鎌倉フリー環境手形の利用促進に向け、寺社及び店舗から引き続き、協賛の協力が得られたほか、9件の新規販売店の協力も得られた。(共創-05)

快適で安全な歩行環境を目指し、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路線のうち、整備優先順位が高い小町大路(辻説法通り)の沿道住民等とワークショップを開催し、整備方針を明らかにした。(共創-06)

平成30年12月25日から鎌倉地域の交通実態や現在検討しているパークアンドライド等の交通施策、ロードプライシングの検討内容について、市役所本庁舎や各支所、商業施設でパネル展示(日によっては職員が説明)するとともに、商工業者や鎌倉地区自治組織連合会に対して、ロードプライシングの必要性等について意見交換会を実施した。(共創-06)

「SDGs未来都市がまくら」の創造を目指し、鎌倉が魅力的なまちとなるために必要なことについて議論するシンポジウムを、平成31年1月27日に「住む人・観光する人・働く人のための未来交通シンポジウム」と題して開催した。(共創-06)

平成29年9月に国土交通省が公募する「観光交通イノベーション地域」への選定を受けたことや、平成30年6月に「経済財政運営と改革の基本方針2018」及び「未来投資戦略2018」が閣議決定され、観光地における交通需要調整のための料金施策の導入を推進することが位置づけられた。このことから、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ったことから、有効性について「要改善」と評価した。(共創-06)

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 >

鎌倉駅東口駅前広場整備事業については、入札参加者がいなかった等の理由による二度の入札中止に伴い、当初予定していた工期までに完了しなくなったため、有効性を要改善とした。(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

<p>共創計画部 (仮称)鎌倉ロードプライシングの導入に向け、引き続き関係機関と協議・調整を図るとともに、特に国土交通省とは連携して、課題解決に努める。(共創-06) 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継続検討していく必要がある。(共創-05) 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、パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形の協賛店の拡大を引き続き図る。(共創-05) 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含めた20の施策の導入に向けた検討を継続する。(共創-06) 小町大路(辻説法通り)の歩行者尊重道路化に向けた協議・調整を引き続き地元住民や関係機関と行い、令和元年度内の整備を目標とする。(共創-06)</p> <p>都市整備部 ・鎌倉駅東口駅前広場整備事業については、快適で安全な通行の確保を目指す。(都整-11)</p>
--

(7)令和元年度(2019年度)の目標

<p>共創計画部 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に向け、協賛店舗の更なる拡大を目指すとともに、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引き続き行う。(共創-05) 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) 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ひとつ整理し、関係省庁と調整を図り、課題解決に向けて取り組む。(共創-06) (仮称)鎌倉ロードプライシングの周知活動として、市民や商工業者との意見交換会を継続して開催することやシンポジウムの開催を進めるとともに、近隣自治体への説明についても丁寧に行っていく。(共創-06)</p> <p>都市整備部 鎌倉駅東口駅前広場整備事業については、駅利用者や車両の通行が多いため工事期間中は安全確保に留意するとともに、スケジュールに遅れが生じないように施工管理業務と連携しながら着実に進めていく。(都整-11)</p>
--

(8) 目標とすべきまちの姿と令和元年度(2019年度)の目標との関連性

<p>共創計画部 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。(共創-05) 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。(共創-06) (仮称)鎌倉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。(共創-06)</p> <p>都市整備部 鎌倉駅東口駅前広場整備を着実に進めることで、広場利用者が車両の安全性、利便性などの向上を図ることにより快適な市民生活の確保を目指す。(都整-11)</p>

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							
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					単位	台+枚	指標の傾向	↘	備考
当該指標を設定した理由	年次	H26(2014)	H27(2015)	H28(2016)	H29(2017)	H30(2018)	R01(2019)			
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	32,640				
	達成率	120.0%	122.1%	124.4%	124.6%	85.9%				

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

・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。

指摘への対応、コメント等

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ます。このことから、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ります。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ます。

一方で(仮称)鎌倉ロードプライシングの検討には時間を要しているところですが、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に取り組んでいくとともに、現在のパークアンドライド駐車場は国道134号沿いのみであることから、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ます。

特に大船地域では、パークアンドライド駐車場の必要条件となる公共交通の利便性も確保されていることに加え、概ね大船駅から10分以内でかつ1日最大料金の設定がある民間駐車場のキャパシティが計約770台あることから、既存の民間駐車場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について、関係機関と協議・調整を進めます。

都市整備部

土地所有者の了解が得られたことから、平成30年12月に工事請負契約を締結した。現行広場の改修工事となるが、土地所有者のみならず交通事業者等と調整を図り、円滑に事業が進むよう対応してまいります。

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ー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？

提言に対するコメント等(総論)

共創計画部

・平成29年9月に国土交通省が公募する「観光交通イノベーション地域」への選定を受けたことや、平成30年6月に「経済財政運営と改革の基本方針2018」及び「未来投資戦略2018」が閣議決定され、観光地における交通需要調整のための料金施策の導入を推進することが位置づけられたことから、ロードプライシングの実施に向けた課題解決に向け、引き続き国と連携しながら進めていきます。

ETCシステムを一般道路へ適用することについては、一般道に見立てたテストコースで動作確認等を行っており、ネットワーク型ETCによる走行課金は技術的に行えると認められたものの、壁や車両による電波反射の対策が必要である等、新たな課題も挙げられたことから、引き続き、技術面の問題を一つひとつ整理し、制度面の課題とともに関係省庁と調整を図りながら、課題解決に向けて取り組めます。

共創計画部

・鎌倉から長谷、長谷大仏に向かう歩道の現状は認識しています。改めて現場を確認するとともに、引き続き県道の歩道拡幅について要望をまいります。また、観光客に対して混雑状況を分析し、混雑の分散化をする等の改善策について関係課と調整していきます。

まちづくり計画部

都市計画道路は、都市活力の維持や良好な市街地形成を図るため整備を進めていく必要があるが、都市計画道路の区域内は都市計画法により建築が制限されることから、整備未着手の路線や区間では、長期にわたり地権者の土地利用を制限していることが課題となっていました。このため、路線または区間ごとの必要性の検証を行い、平成25年8月に「鎌倉都市計画 都市計画道路の見直し方針」を策定し、この方針に基づき、県等の関係機関と調整しながら検討した結果、14路線を全区間廃止し、1路線を一部区間廃止しました。これらの見直しを受けて交通環境改善の施策を実施していきます。

共創計画部

・「地域住民」とは、普段から生活道路として使っている沿道の住民や商店の方々を言い、「関係機関」とは、交通管理者(警察署)や道路管理者(市)です。整備にあたっては、「地域住民」及び「関係機関」と調整及び合意形成が必要となります。

また、ここで言う歩行者優先の交通体系とは、歩行者や自転車、自動車利用者等がお互いに思いやりを持ちながら、歩行者を優先した道路環境を整えることです。

質問に対する回答

共創計画部

・交通シミュレーションの内容については、鎌倉市交通計画検討委員会等で検証結果を示していくとともに、今後実施予定の市民等を対象とした説明会や、近隣市との調整に際し提示していきたいと考えています。

共創計画部

ロードプライシングの課金の詳細について、議論を進めている中で、「365日毎日課金するのか」、「市民からも徴収されるのか」といった鎌倉市交通計画検討委員会で議論している内容とは異なった問い合わせがあったことから、平成26年5月(2014年)に、検討委員会で検討している内容と検討経緯等を市ホームページで資料として公表したものです。(2018年5月はホームページの最終更新(内容に変更なし)を示したものであり、正確には平成26年5月に公表しているものです。)

共創計画部

・国土交通省が示しているエリアプライシングは、本市が検討している(仮称)鎌倉ロードプライシングと概念は同じと捉えています。

道路・交通体系の検討

評価できるところ

- ・整備優先順位が1位の小町大路(辻説法通り)の安全対策について、地元住民等を対象としたワークショップにより意見交換を行った。昨年、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。
- ・ロードプライシングを実施するにあたり課題となっている法的な問題や課金方法等を検証を行ったことは評価できる。
- ・「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んでいる。
- ・今年度かかげた目標にむけて事業が実施されている。
- ・ロードプライシングのシミュレーションや意見交換会を行い導入に向けて検証しているところ。パークアンドライドや鎌倉フリー環境手形の利用促進に向け、寺社および店舗から引き続き協賛協力が得られたこと。

評価の内訳				委員会の評価
取組	1	1	6	
効果	0	3	- 5	

課題

- ・市民意識調査において、「もっと力を入れるべき」の意見がもともと高いがさらに高まっている(18.8%)。施策の方針全体における位置(効果とお金の両方が「ちょうどよい」の割合)の比率が57事業のなかでも最も低い。
- ・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。
- ・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予定であり、国土交通省の動きを注視しながら慎重に進めていく必要があると判断し、平成30年度の鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会の開催を見送っている。国土交通省の動きを注視することも大事であるが、地域としての詳細検討は並行して行うべきである。
- ・「パークアンドライド、鎌倉フリー環境手形の利用数」が平成30年度はかなり減っているが理由を分析し、次年度に対策をすべき。
- ・検討委員会や協議会での議論や検討ばかりで実施が伴っていない。

提言

- ・目標 「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」とあるが、実施内容に報告が無い。次年度の目標にも掲げられているが、今は「ロードプライシング」の実現に全力を傾注すべきである。
- ・ロードプライシングはここ数年、検討・検証を重ねている様だが実現の目処はあるのか。議論にも期限を決めて推進した方が良いのでは。(大事なことではあるが)いつまでも意見交換等を行い続けることが、「目標とすべきまちの姿」を目指している事業内容として評価に値するかは疑問である。
- ・整備優先順位が1位の小町大路(辻説法通り)の安全対策について、地元住民等を対象としたワークショップにより意見交換を行った。優先順位1位という事は危険が多いという事と推測するが、早急の整備をお願いしたい。
- ・協議が進行している「小町大路の歩行者尊重道路化は今年度整備予定」とあるが、その他8路線の整備も可及的速やかに実施したい。
- ・オムニバス計画及び交通マスタープランなどの現状を明確にして頂きたい。他の計画で網羅されているのであれば廃止すべき。

質問

- ・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、検証を行ったとあるが、その具体的な内容はどのようなものか。
- ・パークアンドライド、鎌倉フリー手形の利用が減少してしまった原因は何か？