

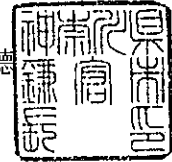


鎌 交 第 3 7 号

平成 1 9 年 5 月 8 日

国土交通省道路局長 様

鎌倉市長 石渡徳



中期的な計画の作成にあたっての意見について（回答）

新緑の候、貴職におかれましては、益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。
また、日頃から本市道路行政にご理解、ご協力を賜り厚くお礼申し上げます。
さて、道路特定財源の見直しにあたり、平成19年4月2日付けで依頼のありました標記の件について、別添のとおり回答いたします。

事務担当：鎌倉市都市整備部交通政策課

鎌倉市御成町18番10号

電 話：0467-23-3000 内線 2510

E-mail：koutsu@city.kamakura.kanagawa.jp

中期的な計画の作成にあたっての意見

「平成 19 年度道路政策 7 つのポイント」では、基本方針に 3 つの観点を基本に 7 つの分野に積極的に取り組むことが記されています。

しかしながら、このポイントは、国土交通省が掲げる重点施策と市の各事業との結びつきが分かりにくいと感じます。

本市に当てはめた場合、観光都市と道路事業とをどのように関連付けて取り組んでいくべきかが課題の一つであり、具体的には、古都故に道路整備が進まない状況が挙げられます。

こうした状況を正に重点施策と結びつけていくことこそが、特に優先度の高い施策となるのではないのでしょうか。

言い換えれば、「真に必要な道路」とは、道路行政において、地域特性を踏まえて重点施策と結びつけることであり、今後取り組むべき政策のプライオリティになるのではないかと考えます。

地区の特性を踏まえた施策を実現していくためには、一基礎自治体だけの財源を元に取り組むことは困難であり、また、費用対効果の点からも効率の悪いものとなります。

本市のように、地域特性を有する場合には、国自らが主体となり、重点的に施策の実施に取り組むことが施策の一層の重点化に繋がるものと考えます。

こうしたことから、以下に具体的な意見を整理しました。

1 重点化を進める上で特に優先度の高い施策

<交通安全について>

- ・ 交通事故死者数と死傷者数の推移をみると、近年は、死者数は減少していますが、死傷者数は増加傾向にあることが伺えます。また、少子高齢化社会が進展していることに加え、幼稚園児や小学生などが交通事故に巻き込まれるニュースが毎日のように報道されていることから、通学路での歩道整備をはじめ、誰もが安心して歩ける歩行空間の整備に対しても支援をいただきたい。

<無電柱化について>

- ・ 美しい景観をつくるためには、無電柱化や屋外広告物の適切な規制・誘導などが必要と考えています。特に、無電柱化は、安全な歩行空間の創造や防犯面への効果も期待されます。

鎌倉市では、バリアフリー化や無電柱化など快適な生活環境の構築に努めています。どちらも優先度は高いのですが、事業化にあたってのコストは無電柱

化のほうが圧倒的に高いことはいうまでもありません。

どれも必要性のある施策について優先度を決めていくのでしょから、コスト面も反映して検討していただきたい。

<生活道路について>

- ・ 鎌倉市では、昭和 30～40 年代に開発された大規模団地の道路が一斉に老朽化してきており対応に苦慮しています。道路の既存ストックは、高度経済成長期に多く整備された橋梁に限らず、道路自体についても言えることです。道路ストックの管理、実施については、橋梁だけに焦点を絞らず生活道路なども対象に検討をお願いしたい。

<道路整備及び情報提供について>

- ・ 自動車専用道路が整備されることにより、幹線道路の交通渋滞は解消すると考えますが、インターチェンジ付近の一般道では混雑することも予想されます。このような状況に対応するため、インターチェンジへのアクセス道路の整備や、自動車走行中にアクセス道路や都市の渋滞状況などがわかるような情報提供システムを設置していただきたい。

また、右折レーンの設置や荷捌きスペースの確保などの対策を効率よく進めることも渋滞解消に繋がると考えます。

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

<市民との協働について>

- ・ 鎌倉市では、政策的な事業を行う際には、ほとんどの事業で市民参加をお願いして意見を伺います。検討委員会などに参加していただくと、単なる意見募集よりもそれなりの時間を要します。効率化という意味では逆行しますが、欠かせないステップだと思いますので、補助金等の交付事務など行政間事務については、いかに効率よくするかが重要と考えます。

<予算執行に係る制度の整備について>

- ・ 都市計画道路をはじめ道路整備にあたっては、その道路区域内に権利を有する者があり、その協力や同意が必要となることから、往々にして整備並びに供用開始に至る時間が長期化し、部分的に供用開始したとしても費用対効果の点からも効率の悪いものとなっています。

これらをより効率的に進めていくためには、権利者への対応がより柔軟なものである必要があります。

そのためには、これまでの単年度的な予算執行に縛られず、複数年での執行や枠での予算化が出来る仕組みや制度の整備が必要ではないかと考えます。

3 その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関すること

<TDM施策について>

- ・ 歴史的遺産や自然環境を求め多くの観光客が訪れる鎌倉市では、交通渋滞を解決するための有効な手段である道路拡幅や新たな道路整備は長期的な視点で進めざるを得ない状況です。

そこで、鎌倉市は既存の道路施設を有効活用することにより交通環境の改善を図る「交通需要管理（TDM）施策」を全国に先駆けて導入することとし、平成7年から市民参画による研究組織を設置し、市民との協働により交通環境の改善に取り組んでいます。

平成8、10、11、15年には、国土交通省の支援のもと社会実験を行い、その結果、これまでに自動車から公共交通への転換を促す「パーク&ライド」や乗り継ぎの利便化策である「鎌倉フリー環境手形」などの施策が本格実施され、利用者数は年々増加傾向にあります。

しかしながら、これらの施策だけでは、鎌倉の交通環境の改善には至っていない状況です。鎌倉市単独で行う施策には自ずと限界があり、県単位或いは国を挙げて広域的に取り組まなければならない問題もあります。

そこで、国でなければできないことは何か、県や市が取り組まなければならないことは何かなど役割分担を明確にするとともに、道路整備と並行して、TDM施策を推進する仕組みづくりや、公共交通への転換策など具体策を実施する関係機関への財政的な支援など柔軟な活用を期待します。

<豊かな生活環境の創造について>

- ・ 鎌倉市は、観光地ですが現状の道路は狭隘で交通渋滞は深刻です。しかし、町の景観は現状の道路で保たれていることも事実であり、他の観光地も同様な状況のところが多いと思います。

美しい町並みを残しながら快適にそこへ人々が訪れることができるような、観光地周辺の広域的な「日本の風景 preserve road net plan(温存道路網計画)」といった事業展開を期待します。