

鎌 国 第 5 1 号

平成 2 0 年 1 0 月 2 1 日

国土交通省道路局長 様

鎌倉市長



今後の道路行政についての意見・提案について（回答）

秋冷の候、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、日頃から本市の道路行政に、ご理解、ご協力を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、平成 2 0 年 9 月 1 9 日付、国道企第 3 7 号により依頼を受けました標記の件について、別紙のとおり回答いたしますので、よろしくお取り計らいください。

〔事務担当〕

都市整備部国道対策担当

電話：0 4 6 7 - 2 3 - 3 0 0 0

（内線） 2 5 7 0

＜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。

＜渋滞対策について＞

・渋滞対策として、バスベ이의確保、踏切対策、交差点の改良など、道路行政側のみで対応できない問題について、関係する事業者、民間、国民が一体となって整備できる支援の方策を構築されたい。

＜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の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という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しょうから、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。

・鎌倉市特有の歴史的及び自然環境から、道路拡幅や新たな道路整備が非常に困難な現状であることから、河川の上部利用について、張り出し歩道の設置など、可能な限り有効利用できるような支援をお願いしたい。

<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思いますが、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。

<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、補助金など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>

・道路は、市民が安全・安心に暮らしていくためには欠くことのできないライフラインとなっています。

この道路機能を維持・管理、さらには向上させていくためには、一基礎自治体の財源で賄うことは年々厳しさを増してきています。

こうした現状を踏まえると、これまで以上に国からの支援を望んでおり、道路特定財源の一般財源化等に伴う地方自治体の財政運営に支障が生じないように、国の責任において適切な財源措置を講じていただきたい。

また、これまで道路特定財源を原資に進められてきた街路事業や土地区画整理事業などの面整備事業に対する補助を引き続き受けられるようお願いしたい。

併せて、地方の自主性を高め、より地域の特性にあった道路行政を展開するために、地域特性を踏まえた道路構造令の柔軟な活用や新たな発想による改善と財源の地方への移譲を推進していただきたい。

・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効果の点からも効率の悪いものとなってしまいます。

これらをより効果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。

- ・ 安心安全の道づくり、景観の創造など、地域煮の特性に合わせた補助メニューの創設を要望するとともに、メニューの使用にあたっての裁量権を自治体に委ねていただきたい。

<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の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。

②—1 地域の現状と抱える問題

神奈川県 鎌倉市

○現状

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。

バリアフリー化や無電中化事業など快適な生活環境の構築に努めているところで、どちらも優先度は高いのですが、事業化にあたっては、無電中化自体をバリアフリー化の一つの整備手法としており、整備路線が重複している状況です。

大規模店舗等の立地によって、既存道路の交通量が増加し、交通渋滞が生じている路線があります。

○課題

高度経済成長期に多く整備された橋梁については、長期修繕計画として国の施策に位置づけていますが、同様の時代に整備された道路延長も膨大であり、財源の確保が困難な状況です。

コスト面では、無電柱化が圧倒的に高いことから、無電柱化事業は先送りする傾向にあります。

都市計画道路や代替道路もないことから、今後も増加する可能性がある大規模店舗等の立地に起因する交

大船駅東口市街地再開発事業と都市計画道路との一体整備を推進しているところですが、市街地再開発事業に多くの時間を要しており、これに付随する都市計画道路の整備が一向に進まない状況です。

将来の都市経営を見据えた都市拠点の形成を鎌倉市深沢地区で実現するために計画づくりに取り組んでいます。

また、隣接する藤沢市の村岡地区において新駅を中心としたまちづくりが進められていることから、市域を跨いでのまちづくり構想がまとめられ、広域でのまちづくりの検討を行っています。

通渋滞対策。

昨年度の予算が市議会で否決され、権利者を対象とした意向調査の結果、当初の計画で進めることが極めて困難な状況にあります。

このため、新たな計画を推進していくために更なる時間を要することから、現在未整備となっている公共下水道及び都市計画道路並びに公共施設のバリアフリー化が喫緊の課題となっています。

当該地区周辺の交通インフラが脆弱であり、都市拠点の土地利用に見合った道路整備が必要となりますが、藤沢市の新駅を中心としたまちづくりや神奈川県との連携の下に、今後、広域での道路ネットワークの構築や整備が課題となっています。

また、市道大船西鎌倉線上に湘南モノレールのピアがあることから、道路拡幅の障害となっています。

大船駅西口整備については、平成 10 年 1 月に横浜市と共同で『横浜・鎌倉両市一体整備計画（案）』をまとめました。その後、社会情勢の変化（モノレール線の廃止等）により、横浜市と見直しについて協議調整を行ってきましたが、計画区域内にそれぞれ整備課題があるため、一体整備計画（案）は『存続』とし、引き続き調整を行うこととしています。この整備計画の中で、新橋設置に伴い影響する県道（阿久和鎌倉線）約 180m について、沿道区画整理型街路事業で鎌倉市が施工することとしています。

道路・交通環境の改善整備が進む中、高速横浜環状南線（圏央道）の栄インターの開設が平成 27 年度に予定されています。このインター等の開通を期に県道阿久和鎌倉線の交通量の増大が予想されるため、西口駅前の交通渋滞の解消、県道阿久和鎌倉線の整備手法、整備時期等の具体的な取組みが急がれています。

②—２ 地域の目指すべき将来像

神奈川県 鎌倉市

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、鎌倉時代に形成された現状の道路で保たれていることも事実であり、都市計画道路の整備も思うように進まない状況です。

他の歴史的な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、観光地周辺についての「日本の風景 preserve road net plan(温存道路網計画)」といった広域的な事業展開を期待したい。

高度経済成長期に多く整備された大規模団地などの道路の維持管理についても、橋梁と同様、道路既存ストックの長期修繕計画として国の施策に位置づけるか、地方への財源の移譲をお願いしたい。

大船駅東口市街地再開発事業区域内は、鎌倉市の中では中高層商業施設が建設可能な、容積率600%が指定されている駅至近の立地です。また、JR大船駅の乗降客数は1日約18万人で、そのうち東口の利用客数は約3割となっています。

区域内の商店街は、雑然として活気ある下町の雰囲気を持つ商店街を形成していますが、低層の老朽木造・鉄骨造建物が多く、道路の整備も立ち遅れ、舗装の状態も悪く、歩行者と自動車の分離も不十分です。また、集客力の高いルミネウイングとの回遊性も十分であるとは言えず、区域のポテンシャルを活かしきれていな

い状況にあります。

そのため、当区域を取り巻く環境の変化やバリアフリーに対応し、コミュニティを重視し、地域密着型商業拠点を目指し、周辺の施設とも連携した「大船生活街」を目指す再開発事業の実現が待たれています。

深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業は、鎌倉駅周辺、大船駅周辺に並ぶ新たな第三の都市拠点を形成することを目的とし、住宅・商業・工業等が共存し、健康な暮らし、ゆとりある心、人間らしいふれあい、地域の活力を生み出す『健やかで活力ある都心』、緑と水に囲まれた『輝く杜の都心』の創造をめざし、「人・都市・社会にとって非常に好ましい総合的な健康社会」をめざし、『ウェルネス』をまちづくりのテーマとしています。

歴史と文化のもと、未来へ向けて発信する新しい拠点、住まいと暮らしを計画の中心にすえ、助け合い、支えあえる暮らし、災害や防犯に強い、安全で安心な都市をめざすとともに、緑と水辺空間を都市の骨格とした循環型のまち、21世紀にふさわしい都市型産業の発展とIT化まちづくり、そして、行政だけでなく、市民や事業者など多様な人々と協力しながら新しいことにチャレンジするなど、都市経営的観点から、まち全体をプロデュースしていくことを目標としています。

まちづくり計画では、JR東日本総合車両センター跡地及び周辺の土地約32haを土地利用の転換を図り深沢地域のまちづくりを先導するエリア「面整備ゾーン」と位置づけ、公園・広場機能、総合情報センター機能、保健・医療・福祉・スポーツ機能、交通結節機能、都市住宅機能、都市型産業・研究研修機能、商業・業務機能、都市・生活サービス機能、文化・教育機能の9つの導入機能を掲げ検討を進めています。

大船駅周辺の『まちづくりの将来イメージ』は、7つに色分けした各ゾーンの特徴・特色を生かした取り組みを行います。

【大船駅直近地区】

① 大船駅ゾーン

- ・人にやさしく、まちと一体になり、人々が回遊できる大船駅を目指します。

② 商業系複合ゾーン

- ・商業拠点の充実と人々が回遊できる賑わいのあるまちを形成します。

③ 商業・交流ゾーン

- ・都市軸としての魅力を高める整備をすすめます。

【芸術館周辺地区】

④ 文化・教育ゾーン

- ・鎌倉芸術館、鎌倉女子大学を中心に、文化・教育の発信拠点として、これにふさわしい街並みや景観を創出し、大船駅周辺地区に活力と新たな魅力を与えます。

⑤ 都市型住宅ゾーン

- ・総合的な環境整備をすすめ、住環境の整備と防災性の向上に努めます。

⑥ 研究・開発・生産ゾーン

- ・生産系の大規模工場から研究・開発系へ向けた機能更新にあわせ、地域に開かれた施設整備を誘導していきます。

【南部地区】

⑦ 工業・住環境整備ゾーン

- ・土地利用の更新や歩道、公園緑地等の整備とあわせて、工業系土地利用の整序と災害に強い良好な住環境のまちづくりを図ります。

今後の道路行政についての意見・提案

様式 ④

③道路施策の重点事項（代表事例、期待する効果や評価等）

神奈川県 鎌倉市

○ 重点事項	○ 代表事例	○ 期待する効果や評価等	○ その他
・ 少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	都市基盤整備の代表事例として『大船駅東口再開発事業区域内』が挙げられる。	再開発事業による道路整備が進まない中、歩行者優先道路などの補助メニューにより、再開発事業による整備までの間、人が安心して歩きやすい道づくり（段差の解消・安全確保・バリアフリー等）を行っていききたい。 このことにより、駅前空間において少子高齢化社会の対応した子育て環境・バリアフリー社会の形成に貢献したい。	
・ 鎌倉第三の都市拠点の形成	深沢地域国鉄跡地周辺総合整備事業	鎌倉第三の都市拠点の形成により、賑わいのある機能を導入する	

・地域活力の向上 ・少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成		ことで、地域活力の向上を図るとともに、少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会を形成し、併せて周辺道路のネットワークの構築や整備を図ります。	
・総合的な交通安全対策及び危機管理の強化 ・少子・高齢化社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	大船駅西口における『鎌倉市域での整備計画』の実施があげられる。(平成20年度～平成22年度)	駅前に分散しているバス停をバス乗車場に集約し、その乗車場まで専用の歩行者デッキを設置することにより、バス利用者が道路を横断することなく、バス利用ができる環境を整え、歩車分離による安全性と快適性の向上を図るとともに、駅前の渋滞解消を図るものです。また、現状の乱横断の防止及びバリアフリー化を視野に入れ、EV及びESCの設置を考えてい	狭隘な駅前空間を利用した整備の完成後、渋滞解消等の効果を検証することにより、鎌倉・横浜両市一体整備計画(案)の見直しを行い、県道阿久和鎌倉線の整備手法を検討します。

・都市交通の快適性、利便性の向上 ・総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	『国道１３４号鎌倉高校駅前の交差点改良計画』 当該交差点では、逗子方面から江ノ島方面への下りが片側一車線で幅員も狭いことから、右折車が滞留することによって、周辺交差点と比べて事故件数が多く、また交通渋滞の発生源であるため、その対策を望まれています。 一方で、右折車線を設置するために海浜部へ広げざるを得ない計画に対し、砂浜や植生への影響を危惧する声もあり、対応に苦慮している状況にあります。	ます。 交差点特有の事故防止及び交通混雑の緩和。	
--	--	--	--