

平成 24 年度・第 1 回鎌倉市交通計画検討委員会 議事録

日時 平成 24 年 5 月 11 日（金） 午後 2 時～午後 4 時 30 分

場所 鶴岡八幡宮 直会殿

議事

1. 松尾市長の挨拶

2. 委員及び幹事等の紹介

3. 議題

（1）傍聴及び議事録の取り扱いについて

【事務局】まず 3 点の承諾をはかる。

条例施行規則第 4 条では、「会議は公開とする」としているため、配布資料は全て情報公開の対象としたい。

また傍聴者は、次回より「広報かまくら」等で募集する。会議室の大きさもあり、先着 5 名まで傍聴者を認めたい。

議事録は原則公開となる。

議事録は作成次第、委員各位に確認の上公開する。なお、発言者の氏名は非公開とする。

【委員一同】異議なし。

（2）委員長及び副委員長の選出

【●●委員】委員長及び副委員長の選出について、事務局からの提案はあるか伺いたい。

【事務局】委員長を●●委員、副委員長を●●委員にお願いしたい。

【委員一同】異議なし。

（3）専門部会・部会長の選出

（以降、委員長による進行）

【委員長】条例施行規則第 6 条により、専門部会の設置と、専門部会長を指名したい。

部会長を●●委員として、また●●委員にも参加して頂きたい。

部会員については、部会長と相談のうえ、議事進行状況を踏まえて今後検討したい。

【委員一同】異議なし。

（4）鎌倉地域における交通計画のこれまでの取り組みについて

（事務局から配布資料の説明）

【●●委員】鎌倉市の都市計画道路の整備状況は33%が整備済みとのことだが、県の整備状況はどのくらいか。整備率が低い理由は何か。それから、渋滞が解消されないのは都市計画道路の整備がなかなか進まないからではないか。平成7年のアンケートに現状の道路交通問題では「耐えがたい程深刻」が37.1%であった。その結果を踏まえて、平成7年から23年度までに道路の整備状況が何%くらい進んだのか。

【委員長】事務局は、県の平均値、あるいはこの10年間の変化を出せるか。

【事務局】県の平均は、後ほど説明する。整備率は33%で、非常に鎌倉市は低い。ただし、都市計画道路幅員の概ね3分の2は確保されている区間を概成済みと呼んでいるが、その概成済みを足した整備延長は49,168m、80.2%である。整備がされていない理由は、いろいろな制約があり、特に古都保存法や史跡の問題、用地買収など費用の面もある。平成7年から今までに整備されたのは、大船地域の大船停車場谷戸前線と、JRを跨ぐ大船立体の腰越大船線の一部のみで、ほとんど進んでいないのが現状である。

【委員長】数字などで分からない部分については、次回までに調べて頂く。都市計画道路のネットワークに整備区間を示し、未整備区間が分かるようにして頂きたい。

【●●委員】交通関係の調査を行う際には、ベースとなる鎌倉市の人口や、観光人口の動向等、10年間程度で調べて頂きたい。グラフを見ての単純な疑問だが、バス会社のデータの検証で、特に金沢鎌倉線では最大120分の遅れがあった。また、横浜鎌倉線でも、最大90分の遅れがあった。まさに突出しているデータだが、特に自然渋滞以外の要因、例えば事故やイベントの開催がなかったのか。その辺りは把握されているか。

【委員長】最初の意見は次回までをお願いしたい。基礎的な資料、特に平成7年からの変化がどうなっているかを共有する観点からお願いしたい。最大遅れについては特異な点を取っている可能性は高い。

【事務局】金沢鎌倉線は京急バス、横浜鎌倉線は江ノ電バスにデータを頂き作成した。このデータは運転手、もしくは係りの方がどのくらい遅れたかについてまとめたもので、交通渋滞や交通事故があったかの記述はなく、原因までは分からない。改めて調査し報告する。人口等の数字については、次回までに整理し提示したい。

【事務局】先程質問のあった都市計画道路の県内平均整備率は、平成20年度で58%である。

【委員長】最大値が特異な場合という可能性があるから、少し分析の方法も考えたほうがよい。

【●●委員】バスの遅れの最大値がどの時間に起きているかというのも大事だ。同じくらいの時間で起きているのか、季節でまた違うのか。その辺りをもう少し調べて頂きたい。

【委員長】分析をもう少し深め、次回以降、説明頂く。

【●●委員】渋滞長のデータを見ると、確かに9時台は空いているが、夕方は渋滞している。

14 時以降の調査はなかったのか。平成 23 年度の市民アンケートを実施した後、渋滞が起きる原因や改善策に対する考え方などを伺うという取り組みはなかったのか。

【事務局】渋滞長データは VICS データで、日本道路交通情報センターから提供されたものである。今回、14 時までのデータでまとめているが、夕方のデータもある。今年度から本市の交通計画課で渋滞情報データが利用できるシステムを導入する予定であるため、今後はすぐ示すことができる。平成 23 年度アンケートは、市民生活全般に係わる市民意識調査であり、交通だけのアンケートではない。このため、この検討委員会において是非市民アンケートを実施したいと考えている。その中で、●●委員の意見も踏まえて、データを整理していきたい。

【●●委員】今年の 2、3 月のワークショップは 2 回とも出席した。ワークショップや委員会などにおいて実験の検証が十分ではないという人が一部にいた。是非具体的に、今まで検討した結果やデータから得られる知見を無駄にしないようにして頂きたい。

【委員長】人口、車の保有、自動車交通量の推移と、鎌倉地域での変化を整理し、その間の取り組みによる効果を把握した上で、現状はどのように混んでいるということを皆さんで共有することがまずスタートとして大事だ。専門部会で検討して、次回までに今の交通の状況を共有できるようにして頂きたい。

【●●委員】パーク＆ライドを推進する立場にあるが、今でも 120 分遅れが発生し、施策導入以前に比べてあまり変化がないという事だったので、効果や要因について検証して欲しい。観光地なので、基本的には通過交通はないと考えていいのか、交通の種類や形態、市内のマイカーの割合などを整理し、どのような施策を打てば良いのかも併せて検討をすることが必要だと思う。

【委員長】交通の現況をしっかりと理解するところから、この委員会を動かしていきたい。

【事務局】約 10 年前、前回の検討で OD 調査という調査を実施し、その時点で把握できた状態では、休日の通過交通の割合は約 3 割であった。休日の交通は、鎌倉に観光に来られる方が殆どを占めている結果であった。

【委員長】現状のデータがあれば比較できるので、それらも踏まえて検討していきたい。

(5) 鎌倉市交通計画検討委員会について

(事務局から配布資料の説明)

(6) 世界文化遺産に推薦された「武家の古都・鎌倉」

(事務局から配布資料の説明)

【●●委員】10 何年前に、鎌倉市都市マスタープランの委員会に出ていた。普遍化・抽象的な方針より、交通問題は現実的で具体的な方が分かりやすい。世界遺産協議会の理事を務めており、世界遺産登録後のまちづくりのワークショップに参加した。市民の視点として、公共交通は休日に JR で鎌倉駅に来るにしても、江ノ電にしても、相当混んでいる。そういう中で

観察していると、車で来る人とマストラ（マストランジット：大量輸送機関）で来る人は少し違う。例えば車で観光に来る人は、家族やカップルで来る場合、渋滞をそう気にしない。喫茶店でお茶を飲んでいるのと同じ。車で来る人は来る人と整理しておき、それらを公共交通に転換すると考えるよりも、それ以外の目的で車で来る人が相当いるのをどうするかを考えていく。10年ぐらい前に比べると、市内に民間のコインパーキングの容量が相当増えている。その駐車場の台数も調査しておいた方が良い。世界遺産関連としては、鎌倉駅に着き、周りを見ると山に囲まれ、その殆どは世界遺産である。マストラで来た方は歩いて回るのを世界遺産の観光として、一種の推薦ルートづくりが大事だ。本当に混むのが困る人には、「休日に車で鎌倉に行ったら混んでいる」ことを知ってもらう必要がある。例えば「ロードプライシングは料金が高いので、やはり公共交通の方がいい」という話をした方が良い。場合によっては、ロードプライシングを非常に高く設定して、市長が財政再建と言っているように、バスを全部100円にする。ヨーロッパではそのように取り組んでいる。バスの工夫はこの前のシンポジウムでも外人の方から意見が出ていたが、相当に研究した方が良い。

【委員長】それぞれデータを積み上げながら議論していくということだと思う。新しい視点の意見を頂いた。

【●●委員】最近、世界遺産に登録された平泉では、市民はどのような影響を受け、どのような交通の混雑があり、その結果を把握した市民意識調査もあるのではないか。ロードプライシングは、日本中で他に実施しているところがあるのか。私はシンガポールだけしか知らないが、どのような効果あるのか。3月に行われたワークショップでは、ロードプライシングに賛成する人がけっこう私の周りにはいた。どのくらいの期間で、どこに機器を設置するかということに関しては、調整に時間がかかると思う。●●委員の意見のように、鎌倉は独特な町だから歩くしかない。歩いて観光し、歩いて鎌倉を知るということを強力に打ち出して、鎌倉らしい政策を考えた方が良い。

【●●委員】この前のワークショップに参加した時に、皆さんの話で1つ全然話題とならなかった点がある。日本の交通システムについてである。これは道路交通法に係わる問題かもしれない。私はアメリカに長年住んでいたが、信号システムが非常によくできている。例えば若宮大路を来て八幡宮の前を突き当たると、それを左折する場合は信号を待たなくてはいけない。左折する場合、グリーンの信号表示が出ないと左折できない。アメリカの場合は、正面の信号は赤でも、対向方面から車が来なければ、左折して良いという道路が非常に多い。ヨーロッパでは、混んでいる、混んでいないで時間差を付けて、混んでいる道路は青信号を長くするというような調節を常に行っている。鎌倉市の場合は、そうしているとは決して思えない。夜中でも待つ時間は同じ。私はあまり電車に乗るのは好きではないから、車によく乗っている。鎌倉市だけや鎌倉警察だけではできないが、そういう交通システムを検討してみたら面白い。

【●●委員】この前の連休の時、鎌倉駅から江ノ電に乗るのに1時間待ちの状況があった。それから小町通りが、50m進むのに5分ぐらいかかる。容量オーバーになっていることを考えないといけない。書斎を整理していたら、昭和40年代の交通計画の経年の資料があったが、

今もその頃からあまり進歩していない感じがする。都市計画道路が何%できたとかできないとかという話があったが、都市計画道路を決定したのは昭和 20 年代か 30 年代で、現状に合っているのか合っていないのか。それに基づいて進捗率がどうだという議論は、あまり意味がない。将来に向けてどうするかというコンセプトを決めた上で、道路の見直しがあってもいい。鎌倉をどういう町にするのかという 1 つの大きなコンセプトがないといけない。今小路の歩行者優先道路のワークショップに参加したが、右折禁止のところの話があった。市役所側から八幡宮の方に行っても小町通りの方には入れない。まず標識が見えにくい、それから道路上にも右折禁止の標示があるが曲がるすぐ直前なので、もう少し手前に書いた方がよく分かる。事故があった時に、行政側や警察が素早く対応することで、もう少し良い解決方法ができるのではないかな。

【●●委員】鎌倉市内や鎌倉地域の渋滞に対する基本的な指標や目標に対して、どれくらい渋滞が緩和されたかという具体的な数値というものはあるか。もう 1 点、鎌倉地域は限られた交通路しかない中で、市民の方を除いた外からの車は何台入ると渋滞状況になるのかが分からない。

【委員長】2 つ目の容量に関しては、今日はすぐに答えは出ないが、VICS の赤表示はどのような定義となっているのかを、答えて頂きたい。

【事務局】時速 10 キロ以下が渋滞であり、赤色表示となる。時速 20 キロ以下は混雑であり、黄色表示となる。VICS データは感知をしている場所にこの印（赤のデータ）が出る。市役所の通りは VICS データの感知機がないので、市役所の通りのデータは提示されない。

【委員長】容量については今日答えることは無理なので、改めて全体の数字を見ながら、議論させて頂きたい。

【●●委員】鎌倉は 7 つの入り口で囲まれて、そもそも人がうまく入りにくい構造、ましてや車が入りにくいはずだった場所である。そういった観点から入ってきた車をどうするかではなくて、入れない方向が優先されてしかるべき。基本的には入れない。例えばパーク＆ライドにしても、七里ガ浜に規模の大きな駐車場を整備しても、東京から来た人は鎌倉地域内を通過して、また帰るときに通過する。かえって混ませている。例えば、朝比奈の鎌倉霊園の一角を大駐車場に借り上げる事や、あの辺に大きな駐車場を整備するなどしないと形だけになってしまう。むしろ足を引っ張っていることにもなりかねない。基本的には鎌倉には車を入れない。ロードプライシングというのは手段であって、目的ではない。

【●●委員】基本的にパーキングは、山を見るなど世界遺産や他の立場から、若宮大路にビルが全部立ちそろって、山が見えなくなるよりは良い。若宮大路周辺や鎌倉大仏周辺で商売している駐車場は収益が良く、税金も払っている。それが全部民間ダメだよという話は計画を止める恐れもある。ワークショップでは、商業者の立場からすると、車で来てくれた人がお金をたくさん使ってくれると聞いた。店のすぐそばまで来られることは大事であるが、パーキングの容量が民間全部合わせても小さい。懐石料理にずいぶん高い金を払って泊まる話と同じで、ロードプライシングの場合に、駐車代も絡めいろいろ考えた方が良い。要するに

共同共営ができた方がうまくいくだろうと思う。これから様々なデータを基に検討していかないといけない。

【●●委員】世界遺産等々を絡めてお寺は文化遺産である。ワークショップに参加した際に、文面中では商業者という形で運用していた。お寺はどうしても観光客相手の施設と見られがちである。仏教会では観光客も大事であるが、お寺の活動として、葬儀、100回忌、700回忌と伝統の中でお寺が存在していることが大事になってくる。是非この場でそういうことも皆さんにお伝えしたい。旧鎌倉の中は、紫色のバッファゾーンで区切りができてしまう。お寺でも中に入っているお寺の意見と、この外にあるお寺の意見が、どうしても違いが出てきてしまう。この前のワークショップでも、私は小町在住だが、このラインで、どうしても市民の方の意識の差が出てきてしまっていると発言している方がいた。鎌倉市全体としての意見を皆さんで意識を統一するときには、どこかでラインを引かなければならない。このラインが同じ鎌倉市に住んでいても、そこで心も考え方も違ってしまいうようなラインになってしまっただけではいけない。交通渋滞を緩和するには、このラインの枠だけではなく、枠の外にも鎌倉はあると思う。より広く、そして訪れることは同じである。地方では過疎が進み、子どもが少ないので訪れる人がなく、すごく努力をしている町がたくさんある。訪れてくれているうちに、訪れてくれた方を何かもてなすような、そういう鎌倉であって欲しい。そういう観点からも、皆さんからのいろいろな意見を聞かせて頂けたら、それを持ち帰り仏教会として意見をまとめていきたい。

【●●委員】私は商工業者代表として出席している。駐車場を経営している方々にとっては、車で来られる観光客は大事なお客さんだという認識であるため、それらを考えに入れて、規制を特に言い出さずに、うまく持っていけたら良いと思う。

【●●委員】私も商業者として話をさせて頂く。現在年間に約1,900万人のお客さまが鎌倉を訪れている。そして8割ぐらいは公共交通で来られていると思う。その数字的なデータを、今後事務局で示して頂きたい。先ほどから何回かロードプライシングという言葉が出ている。確かに選択肢のうちの1つだが、両極端な選択肢の1つだなと思う。そういう意味で、この会は現状でどのような問題があり、どのような解決方法があるということを皆さんで知恵を出して、良い形に持って行く会だと思う。そのような考えのもとに意見を言い、皆さんからのいろんな知恵をもらい良い形にしていきたい。

【●●委員】パーク＆ライドのシャトルバスに人が乗っているところを殆ど見たことがない。役所に聞くと、一定の成果があったが大きな改善ポイントにはならなかった。一定の成果というのは何なのか。公共交通機関への転換策として今までいろんな施策を実施したが、やはり効果が上がるものは見当たらない。1回目からそんな印象を私は受けた。先々週に石見銀山にプライベートで行った。どこの世界遺産もそうだが、観光車両の進入制限をしないと、決定的な改善はできない。鎌倉の場合はその制限をする区域が広すぎる。また中に暮らす人、商業を営む人の人数が多すぎる。全体の観光車両を制限することは不可能だと思う。その中で鎌倉が取れる最善の策が何なのか。今後2回、3回、皆さんと一緒に考えていければいい。

【●●委員代理】鎌倉に住み、週末出掛ける時に朝比奈のインターに向かって八幡前から走って行くと、午前中は入ってくる車が非常に多く、路線バスや観光バスも走っている。路線バスは各バス停で停車した際には、道が狭くてなかなか追い越しが難しい。そのような要因で渋滞は起きてしまう。あとは自転車が歩行者をなかなかよけて通れないと、平日でもすぐ渋滞が発生してしまう。車だけではなく、バスや歩行者など、要するに道の幅の問題である。裏道をときどき使うが、電柱が道路のほうに出ている所もいまだにある。対向車同士で通るのがなかなか難しいのも、渋滞のひとつの要因になっている。

【●●委員】私は7年前に観光基本計画策定の委員長として、鎌倉市の観光政策に携わり、今も、観光計画の進行管理委員会の委員長をさせて頂いている。私がここに参画している意味の1つは観光施策と交通施策の両方を眺め、よりよい施策を考えるということ。観光客が1,800万人から1,900万人ぐらいまで推移する中で、観光客の量よりも質を重視し、観光需要の空間的あるいは時間的な分散化を推進した。車で来る観光客が少なくなっているのではないか。それは観光需要が分散された成果の1つと考えている。一方で、この委員会で主に車から公共交通への転換を施策の足がかりの1つに議論されているが、先ほどの指摘にも観光のピーク時には公共交通側も非常に混雑し、車から公共交通に乗り換えた鉄道やバスが混んでいるが故に乗り換えきれないといったような課題も観光施設側では指摘されている。今後、委員会で様々な資料を整理する中で、公共交通側のデータも出して頂きたい。観光行動のデータも整理されているので、そのようなデータも使って、施策の検討に使って頂ければと思う。

【●●委員】タクシー事業者側として、日々の渋滞はある程度諦めている。鎌倉という限られた町の中で多数の神社やいろんな観光資源がある。ある程度致し方がないと考える。その中で、車側と歩いている側で、お互いのちょっとした親切心で大分緩和できると思う部分がある。

【●●委員】バス事業者としては、タクシー事業者から話があった通り、土曜休日を中心とした渋滞は起こるという認識のもとに、バスの運行が可能な限り時間通り出そうと運用している。しかし、バスの操車データにもあるように、やはりピーク、ゴールデンウィークとか混雑時というのは、そのような取り組みをしても非常に厳しい状況になっている。正月の1日と2日は、地域全体の交通量調整で非常にスムーズに運行できる。一般車の流入が始まると、もう手が付けられない状況になっている。また地域の特性上、今バスが走っている道路以外の道路をバスが走ることも非常に難しい。私どもとしては、現行の経路の中でどうやっていくのか考えていくしかない。お客さまに「公共交通を使ってください」と言うのは簡単だが、やはり交通機関で時間どおり走らないと、なかなか難しい。鎌倉駅まで、あるいは八幡宮までは何とか行けても、歩いてどう回るといった時に、時刻表にバスの時間は書いてあるがいつ来るか分からないので、なかなか公共交通を使ってもらうにも難しい。何とか時間どおり走らせることが可能な状況ができれば、公共交通として地域内の輸送を肩代わりということもできる可能性はある。

【●●委員代理】先ほどバス到着の最大遅れという話があったが、基本的には事故の影響では

ないと認識している。当社は、大船から鎌倉駅に運行しているが、1月に最大90分以上の遅れもある。1月の90分とは、正月3ヶ日の交通規制が終了した4日から一般車が市内に流入し、八幡宮の初詣に多くの一般車が来るので、これに近いデータは出ていると認識している。あとバス100円等いろいろと公共交通機関に移行して下さいという話があるが、鎌倉の交通渋滞はそういうものだということで運行している。本当は特に土日の交通渋滞が混まなければ本数をもっと増やして利便性が高いものができるが、どうしても慢性的な渋滞の中でダイヤを組んでいるので、実際この公共交通に移行してもらうに当たり、バスの便が現状からすると足りない。何よりも道路渋滞が少しでも緩和できれば、事業者としてももっと特に市民の方にも利用しやすいような本数は確保できる。今はそれがネックで、事業者としても現状の本数しか出していないというのが実態である。世界遺産登録された場合、バスを運行する上で特に建長寺辺りから明月院とか北鎌倉の方は歩道が狭い。突然歩行者が歩道から降りてくることがあり、歩行者の安全性確保という意味でも、歩道の拡幅に動いて頂ければバスを安全に運行しやすくなる。

【●●委員】パーク＆ライドは利用者や問い合わせが非常に多く、潜在的なニーズが十分にある。事業として成り立っていることから、現在も進めている。パーク＆ライドの問い合わせの他に、市内の駐車場に関する問い合わせがよくあり、例えば長谷駅周辺や鎌倉駅周辺の公共駐車場は当然話をさせて頂く。また、コインパーキングが非常に増えているので、問い合わせの中で、鎌倉市内のコインパーキングを伝えるが、鎌倉市内の交通渋滞を改善すべく参画している立場で、矛盾を感じている。当然のことながら、市内でこのようなパーキングが増えれば、そこに向かって利用されるのも当然のことである。どのように交通流入を防いでいくか、そのために駐車場を含めてどのように整備していくのか、十分検討して頂く必要がある。

【副委員長】平成7年に提言書が出た。その時の議論は今日議論したようなことである。あの時も相当議論された。だから今回も、そもそも鎌倉の交通をどうしたいのかというところからもう一度議論した方が良い。多少渋滞しても仕方がないというレベルの議論なのか、もう少し違う議論なのか。あるいは観光をどう考えるのか、市民の足をどう考えるのかといった内容をもう一度議論して頂いたらどうだろうか。そういう意味では7年のときの議論の結果をもう一度皆さんでレビューして、検討して頂くのが良い。その上で、あの時の各施策がどうだったのか、実現したものとしなかったものの理由や、さらに良い案の検討など、そのような議論をして頂くのが良い。今日の様々なデータの話についても、これまで相当に蓄積があるので、もう一度見たり、再度データを取り直したりしていけば良い。

【委員長】今日は多くの方の意見を整理する中で、今後議論を深めて頂ければと思う。皆さんの発言を伺うと、そもそも容量をオーバーしているという意見がかなりある。これ以上人を集めるのはやめた方がいいのではないかと議論もあったので、データの中で議論する必要がある。これから世界遺産に登録されると、その影響は大きい。さらに問題が加速化されるかという心配もあり、他の地区でどうなっているか検討して頂きたい。そのような状態であるとするならば、車は入れないとか、鎌倉は歩くのだとか、おもてなす鎌倉という精神で

頑張るというような、鎌倉の交通そのものに対する姿勢も議論すべきではないかという意見もあった。一方で、かなり具体的に個別の施策をさらに検討しなければいけないという提案として、駐車場の問題、信号システム、バスについての工夫といった意見があった。都市計画道路の見直し、道路の歩道整備、あるいは電柱の地中化といった部分改良はどうするのか。ロードプライシングを含めて各委員が考えていることを議論し、何が一番有効なのかを検討していくべきという意見があった。先ほど専門部会をつくることになったので、●●部会長に分析をして頂く。次回までにデータの分析をして頂き、鎌倉の交通問題をどのように認識するのかというところから始まり、市民の方へのアンケートの具体的な内容を検討する必要がある。大変多くの方が参画している委員会なので、なかなか意を尽くす発言時間をとれない不満もあらうかと思うので、意見がある場合については、直接事務局に言って頂きたい。

4. その他

【事務局】専門部会は●●部会長、●●委員の参加が決まっている。その他の専門部会委員の選考については、委員長及び●●部会長と相談した上で、委員の方と調整して依頼させて頂く。次回の検討委員会は9月下旬から10月の下旬を予定している。決定次第委員に通知する。

以上