

日時 平成 26 年 12 月 18 日（木） 午後 3 時～午後 5 時

場所 井上蒲鉾店 3 階 イベントスペース

議事

1. 確認事項

【事務局】本日の資料の確認であるが、会議次第、第 17 回検討委員会専門部会資料、首都圏中央連絡自動車道の資料、第 16 回の専門部会議事録（修正版）を配付した。続いて本日の情報公開、議事録の確認だが、前回同様、今回配布した資料は情報公開の対象としたい。本日の会議の議事録についても原則公開となるので、作成次第、委員の皆さんに確認の上公開するが、発言者の氏名は非公開とする。第 16 回専門部会の議事録案については事前に確認して頂いたが、修正がなければ今回の内容をもって確定したい。

【部会長】事務局から議事録の最終確認及び情報公開について確認があったが、よろしいか。

【委員一同】異議なし。

2. 議題

(1) (仮称) 鎌倉ロードプライシングについて

(事務局から資料の説明)

【部会長】資料 1 の 4 ページは先日の検討委員会で指摘されたことや了承されたこと等の確認で、5 ページはそれに対する考え方や今後の方針案を示している。何か意見があれば伺いたい。

【●●委員】資料 1 の 11 ページに、(仮称) 鎌倉ロードプライシングは「平成 32 年までに本格導入を目指す」と書いてあるが、予算を考えるともう少し細かい年次を切って検討しては如何か。

【事務局】第 8 回検討委員会で●●委員からも「今後はどう検討していくのか」という質問があった。資料 1 の 1 ページに「鎌倉ロードプライシングの実現化に向けた委員会」と記載があるが、新たな委員会を立ち上げる方向で検討している。その中で法的な問題等について、

専門家に議論して頂いた上で、スケジュールを立てたい。基本的には、概ね平成 29 年までに社会実験を行い、平成 32 年の東京オリンピックまでには本格実施を目指す考えである。第 12 回専門部会の資料の 6 ページに概ねのスケジュールを掲載しているので確認して頂きたい。

【部会長】平成 32 年の実施に向けて、スケジュールを考えていくということである。

【●●委員】資料 1 の 3 ページの「(仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車の抑制策」について、「ある道路の流入を止めると、他の道路が混雑するのではないか」という意見や、「県道で可能か」という意見がある。現実的にどれ程混雑が発生するか検討しなければいけないし、県道に関しては管理者等の対応を協議することも考えないと、何も分からないのではないかと。「他の道路で渋滞が発生して、その路線で反対運動も多いだろう」などの意見もあったので、正直に「非常に難しい」と感じられるように記載すべきではないか。

【事務局】指摘の点は修正させて頂く。

【●●委員】資料 1 の 5 ページの経済効果に関する項目は、前回の私の発言を受けて書かれていると思うが、私が申し上げたかったことは、「車で流入してくる観光客がどれだけお金を落とすか」という経済効果も確かにあるが、店で所有している専用駐車場等についてである。これは観光客が使うものではなく、個別の顧客が利用して、買い物をするための駐車場である。市が行う自動車利用者に対するアンケートは観光客向けである。商業者にとっては、多くの特定の顧客が土日に自分の店舗に来て、買い物をして売り上げがあがる。そのようなシミュレーション結果は、商業者にとっては死活問題である。私自身もあまり影響はないのか、多分に影響が出るのか、正直読みきれない。その辺りは専門的な方を含めて「どんな効果が出るのか」という予測が出てくると参考になる。例えば鶴岡八幡宮が、正月三が日の交通規制によって参拝数がどう変わったかは数字として出ると思う。また、七五三のお宮参りの人数が、(仮称) 鎌倉ロードプライシングを実施した時にどう変化していくかは、駐車場の台数等を考慮すれば、専門家には読めるのではないかと思う。そのようなデータが経済的には大切になる。単に観光客に対するアンケートだけで経済効果を推し量ることとは、少し違っていると感じる。

【部会長】非常に大事な意見だと思う。例えば、アンケートを行う際に、誰を対象にどこで実施するかを決めていくことになるだろう。

【●●委員】●●委員のような商業者に対するヒアリングが一番多くなると思うが、「商業者に対する効果と課題」も検討課題である。「効果と課題に対して深い議論をすべきだ」など、そのようなことを加筆することで答えられる気がする。実際にアンケート等を行う時は、商工

会議所や観光協会等と相談して、「どういうお店で関係が深いか」を事務局で把握した上で実施する必要はあると思う。

【部会長】 それに加えて、車で実際に来られて買い物をされている方の意見も聞いてみたい。

【●●委員】 顧客へのヒアリングも良いと思う。店側で（仮称）鎌倉ロードプライシングの課金額に対する対応を何か考えることや、使う側で「これ位支払うことで鎌倉に早く着くなら良い」ということなら、対応は可能だと思う。

【部会長】 なかなか把握するのは難しいが、「渋滞しているから鎌倉に来ない」という人にも本当は話を聞いてみたい。5 ページの下から 2 つ目の検討方針は、今は簡単に書いてあるが「アンケート調査等」の「等」のところを充実させたい。具体的にはこの場で議論したいと思うが、しっかり把握できるようにしたい。

【●●委員】 課金について、1 回毎とあるが、例えば市民はやはり土日に出入りすることがあると思う。仮に 2 回目は安くなるなど考えられないか。これが表に出た時にかなり市民から意見が来ると思うが、その辺の対策も含めて、チケット制にすることや定額で使えることも必要ではないかと感じた。

【部会長】 資料 1 の 4 ページで「1 回毎」と書いてあるのは、1 日いくらとすると何回も通れてしまうので、「本当に車を使う必要があるのかどうかを 1 回ずつ市民に考えてもらおう」という趣旨で 1 回毎になった経緯がある。今は 0 から 1 割負担という単位しかないが、これが実際にいくらになるかによって、かなり反応が違ってくる。確かに、そろそろ金額の話をしなないと、1 日 10 回通ったら破産するようなやり方だと困ってしまうので、そこは金額とセットで議論させて頂いたほうが良いと思う。金額についてはいつ頃議論するのか。

【事務局】 課金額の比率までは、仮の案として提案しているが、そこから先はまだ議論していないので未定である。

【●●委員】 資料 1 の 14 ページの図で、ゲート 6 は位置を工夫しないと 2 回課金する話になると前回話したと思う。

【事務局】 前回、●●委員から質問があった時に「このゲートの位置は仮であるため、今後検討していく」という話をした。当然円覚寺のところまで含めたエリアにしないと、指摘された問題が起きるので、これから具体的に調査・検討していきたい。

【部会長】 その検討については忘れないようにしたい。資料 1 の 5 ページのところを中心に意見を頂いたが、これらは今後の検討課題となる。次に 7 ページから「20 の施策」について整

理されており、11～13 ページの再評価で、緑や青に色付けされていて、廃止も提案されている。それぞれの施策について意見を伺いたい。

【●●委員】資料 1 の 7 ページの図だが、出発地から車と書いてある箇所は、これが問題であることが分かるように、太線で示した方が良いと思う。

【部会長】そのようにしたい。

【●●委員】パーク&ライドについて「あまり使われていないのではないか」という声が多い。不便だから使わないのか。

【部会長】実態としてはどうか。

【事務局】現在 4 箇所でパーク&ライド行っており、年々利用者数は伸びている。問い合わせも非常に多くなっている。当初始めた時に PR 費を計上していて、タウンニュースや旅行雑誌に掲載させて頂いていた。ただ、事業仕分けにより PR の経費が削られた経緯があるが、できる限り色々な媒体を使って PR し、利用者を増やしたいと考えている。

【●●委員】観光案内等のパンフレットには、「どこの駐車場が何台収容できる」という情報や、駅から目的地までの所要時間の情報も入っている。そのような細かなデータは必要だと思う。多くの事業者が納得すると良いと思う。

【●●委員】資料 1 の 13 ページの 16 番目の「江ノ電長谷駅前」は、次の「今後の実施方針」や「主な検討課題」という部分にまたがっている。横線を 1 本入れて、「実用性が高い」「要検討」等のコメントを入れておくべきではないか。長谷駅前はかなり混んでいて、多くの人困っており、環境が非常に劣悪なので、緊急性が高いと思う。ゾーンシステムは車への対応だけのもので、歩行者がもう少し細い道に逃げてくれたら楽になる。車道に降りて歩きたくなるような位混んでいる。難しいとは思いますが、要検討と是非入れておいて欲しい。

【部会長】13・14・15 番目よりも 16 番目の施策が優先であるのか。

【●●委員】その通りである。他の箇所は歩道があるのでまだ良い。16 番目は歩行者環境としては非常に悪い。「歩行者尊重」と最初に書いていたが、全然そう言えない状態である。

【事務局】当時は、車を少なくすることで歩行者の環境を良くしようと考えた経緯がある。特に、社会実験を行いながら本格実施を目指すという考え方を持っていたので、13 番目の今小路通りを、市民、商業者等で構成する組織を設置して、色々と案を作りながら社会実験を行った。平成 11 年とその後も行い、結果は非常に良かったが、沿道住民の合意形成が図れなかった。その関係もあり、やはりどうしても難しい。ただ、(仮称)鎌倉ロードプライシング等

で車が少なくなることで、今小路通りや長谷の住民が主体になって、考えることが必要なのかと思っている。住民の支援がないと実際にはできず、行政がやろうと言っても地元の方には賛同して頂けない。具体的には住民の方の要請があって初めて実施できるので、長谷駅前の歩行者尊重道路の実施は難しいと思っている。

【●●委員】今小路通りは商店街であり、歩行者主体で歩くところがある。観光客はそこをあまり歩かないが、住民は歩く。ところが、長谷駅前には殆どが観光客である。その辺りが違うので、そういう面で歩行者尊重道路に関して少しずつ考えていくとしたら、長谷の方については緊急性が高いと入れて欲しいと思った。

【部会長】この再評価の空欄に、「長谷駅は歩行者が車道を歩くなど非常に混雑している」と書いてはどうか。

【●●委員】歩行者だけで問題が多いという意味合いである。

【部会長】再評価でそれを周知していきたい。

【●●委員】今小路や小町大路等の中心、若宮大路にあるのは、縦の路地と捉えてゾーンの的に歩行者が対応できるが、長谷駅から大仏に行くのは道が限られている。

【●●委員】長谷駅前は江ノ電からの乗降客で混雑するのはなかなか直らないし、道は狭いが道を広げることもできない。路地のマップでも良いから、「こういう抜け道がある」というものがあれば人はそちらに動くこともあり得ると思う。現在のところ、道幅を広げることではできないし、車の量を制限すると言っても、(仮称)鎌倉ロードプライシングをやったからと言って、すぐに効果は現れないだろう。

【●●委員】元町通りでは、地区で協議してセットバックするといったように、まちづくり絡みで相当粘り強くやっていかなければいけない話であり、鎌倉市交通計画検討委員会の中では難しい。検討と研究の必要性が非常に高いと入れておいて欲しい。

【部会長】長谷駅前が大変であることは共通の認識が持てたと思う。11～13ページの再評価と今後の方針に先程の箇所を追加して頂きたい。次に15ページの平成8年に作った市民宣言原案についてだが、これをどうするか。直すとして、その後でどういうスケジュールで進めるのか。

【事務局】(仮称)鎌倉ロードプライシングとセットで考えないといけないと思う。来訪者の車が少なくなるが、少なくなることによって市民の方が車を使ってしまうと、やはり対外的に問題があることから市民自ら少し車を自粛しようという精神論的なものを入れた方が良いと

の考えから、当時この案を作った経緯がある。これは平成8年に案を作ったもので、果たしてこの文言が今現在に合うのかを議論して頂いて、それに即したものに修正できたらと思う。文言は継承であればそれでも良いのだが、この点についても皆さんの意見を頂きたい。

【●●委員】市民宣言の舵取りはこの専門部会かもしれないが、あくまでも「市民宣言」だから市民が主体であると思う。これがどうして確定されなかったのかお聞きしたい。

【部会長】当時なぜこの「(案)」が取れなかったのか。

【事務局】当時、パーク&ライドの社会実験を実施しながら、ロードプライシングや若宮大路のバス優先レーンの本格実施を目指し、ロードプライシングの検討に入ったが、事実と異なるチラシを配布されて、ロードプライシングについて反対というような意見も頂いて、議会にも陳情等が出された。陳情の内容を議会で色々議論され、継続審議ということで、陳情を出された商業者の方を含めて色々意見交換をした中で市長が代わり、ロードプライシングは事実上凍結という形になってしまった。それに併せて市民宣言も凍結という状態で今に至っている。

【●●委員】市民宣言だから市民が主体でないといけない。今の時点で（仮称）鎌倉ロードプライシングと一体として話に出すのは、まだ（仮称）鎌倉ロードプライシングに対して懐疑的な人があるから、できたら抑えておいたらどうか。市民宣言自体に反対する人はそれ程いないと思う。これをまず確定する作戦として、そういう方法があると思う。それから、市民宣言は自治町内会単位での賛成が必要ではないか。専門部会だけで動いても必ずしもうまくいかないと思う。

【部会長】今、2つの意見があった。（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施するタイミングより市民宣言が先ではないかということと、それをやるためには町内会単位で理解が必要ではないかということである。

【事務局】来年3月に開催予定の第9回検討委員会では、中間取りまとめをしたいと考えている。これは委員の皆さんの意見を取り入れながら中間取りまとめをする訳だが、それをもって市民の方に「こういう案ができた」と報告したい。自治町内会単位かは決めていないが、説明をしたいと思っている。それと併せて、この市民宣言案も、市民に諮りたいと思っている。これは●●委員が発言されたとおり、専門部会での議論だけでは済まないと考えている。

【●●委員】訂正の提案なのだが、「鎌倉地区交通 市民宣言（案）」の3行目で、「その実現に向けては」のところを最後の「手を携えて進めます」の前に移して、「鎌倉地区内での経済・生活活動等にも配慮して」という記載に変更したら、「働く人達や遠来の顧客とともに」とい

うものよりも、もう少し幅広く捉えられて良いのではないか。要するに市民の活動もあると思う。本屋さんの本を買いに来る人もいれば、色々いる訳で、そういうものを全て、「鎌倉地区内での経済、及び生活活動」等、そういう言い方にしたらかなりカバーできる。「遠来の顧客」というのが大きく出ると「他にも色々ある」という感じが出てしまう。一般化し過ぎだろうか。

【●●委員】「地区で働く人達や遠来の顧客」という言葉は、例えばこれはもう「この実現に向けて、市民と観光客がともに手を携えて」等の方がすっきりする。要は、そこを更に配慮すると、今度は逆に市民から「何だ」という意見が出る。この市民の中には住んでいる人だけでなく営業している人も含む。それと「遠来の顧客」の部分は、「観光客」と変えた方が良い。また、顧客という言葉を使っているので分かりにくくなっている。

【●●委員】市民と訪問客という記載が良いのではないか。

【●●委員】商人の視点での話だが、社内的なクローズの文章には顧客という言葉を使うが、一歩外に出る可能性のある文章には「顧客」という言葉は絶対に使わない。「お客様」等の言葉を使う。お客様が顧客と呼ばれたら、高飛車な店だと思われるからである。この「顧客」という言葉は国語的には間違っていないのだが、読んだ方の立場によっては「上から目線」という具合に感じられる言葉だと思う。私はそう捉えているので、そこも含めて検討した方が良いと思う。

【●●委員】私が「経済・生活活動に配慮して」と発言したのは、やはり「地区内の人のことをよく考えている」と感じられる文章にした方が良いと思うからである。そこを抜かして市民にも観光客にもというよりは、地区内を配慮してという言葉が必要で、それが「顧客とともに」という中に含まれていたと思う。それに代わるもので、そういうケアをするべきではないか。中の人も外の人もこれなら良いという文章になって欲しい。

【●●委員】そうすると「更に配慮し過ぎだ」という声が出てくると思う。

【●●委員】それは一般的にしておけば良い。

【●●委員】一般的と言うが、「なぜ商業者にだけ配慮するのか」という言い方が出てくるのではないか。

【●●委員】だから「経済及び生活活動に配慮して」とした。商業者以外の人たちも生活活動をしている。

【●●委員】それをまとめて「市民と観光客」と言ってしまった方がすっきりする。

【●●委員】今の話は、地区内の市民と地区外の市民の両方に訴えていくことが必要という趣旨である。

【●●委員】鎌倉市の宣言であるので、地区外の市民という考え方は必要ないと思う。

【●●委員】「鎌倉地区交通市民宣言」となっている。

【●●委員】鎌倉地区というのは旧鎌倉も含めてか。

【●●委員】そうであろう。

【●●委員】宣言をするなら全市的に宣言した方が良い。そうしないと議会で通らない。

【●●委員】極端に言ったら「良いまちづくりをしよう」という一言で全部済んでしまうような話になってしまう。今回行っているのは鎌倉地区の交通計画である。

【●●委員】そこが一番難しいところである。鎌倉地区に限定すると「何故鎌倉地区だけやっているのだ」という話が必ず出て来る。市民と観光客という、全市を対象にした宣言にしないといけないと思う。

【●●委員】鎌倉地区の渋滞が著しいから何とかしなくてはいけないということから始まり、そこでロードプライシングを行うことなどを含んでいるのだから、これを外したらいけないのではないか。

【●●委員】鎌倉地区の交通を解決するためには、鎌倉地域内の人はもちろん、「鎌倉地域外の人も鎌倉地域に入る時はできるだけ車をやめよう」という精神が生かされるのが良いと思う。文章を読んでいて頭が混乱するのだが、鎌倉市民宣言だから、市民がやることではないか。例えば「電車やバスが利用しやすい街」というのは、これはもちろん市民が協力しないとできないものだが、行政の力がかなり働く訳である。だから、「なぜ市民に押し付けているのか」という話になるのかとも思う。

【●●委員】宣言のもと、行政は市民の意図を汲んで様々な施策を行うことが暗黙にある。行政と市民を対立的に考えて、このような文章を作るものではない。

【●●委員】「私たち鎌倉市民は」というと、鎌倉市全体である。鎌倉市全体がこの実現に向けて、「鎌倉市民は観光客とともに手を携えて」で良いのではないか。

【●●委員】「この地区で働く人達や遠来の顧客とともに」というのは、これは鎌倉地区の中の様子を言っている。それを「私たち」や「市民は」としたら、この地区の人たちはまた商業関係者を中心にして反発が出る。それがないようにこの3行目を入れているということであ

る。

【●●委員】 当時はそうだと思う。だが、今話をすると、商業関係の方々も絶対的に反対するとかいう話ではなくて、「交通の問題は大変な課題だ」という認識がある。

【●●委員】 だからといってそれで押し切ってしまうと、この文章をなくすのは良くない。今日は●●委員が来ていないから代わりに言うが、反対する人もいると思う。

【●●委員】 商業者の立場としては、ないよりあった方が良い。市民宣言の範囲は別にして、（仮称）鎌倉ロードプライシングを見据えた中でのこの宣言の見直しである。要するに対象区域は事務局側も（仮称）鎌倉ロードプライシングの範囲が鎌倉地区と合致するというところで、この見直しを行おうとしているのだと思うが、●●委員の言うことも良く分かる。しかし、私は鎌倉市民で経済活動も鎌倉地域内でやっているが、経済活動のみやっている方も鎌倉の一員である。一般化はごもっともであるが、商業者の感情的に見れば、この一文があった方が良い。

【●●委員】 市民だとそうだが、その辺の路地に住んでいる人は車が多く、渋滞で停まっていれば空気も悪くなる。それを何とかしたいというのはあるから、それを1行入れておくことが大事で、それがあって初めて、私たち鎌倉市民がこういうことを言えるのではないかと私は感じた。交通だけの立場ではなくて、経済活動等のことも考えながらやっていきたいと思う。

【部会長】 ●●委員の意見は分かった。この3行目のところに「経済や市民の生活環境に配慮しつつ」という一文を入れた方が良いということである。

【●●委員】 （仮称）鎌倉ロードプライシングとセットではなくて、本当に大変ならばこれだけで市民宣言すれば良い。それで「市民宣言があるから（仮称）鎌倉ロードプライシングをやる」と言えば良い。ただ、それをやる時には、色々な地区の市民の声も聞く必要がある。最終的には議会で議決してもらわないといけない。その時は鎌倉市全体でやらないと中々うまくいかないだろう。「鎌倉地区のためだけにやるのか」という話が出るということである。その辺の考え方が、「（仮称）鎌倉ロードプライシングとセット」という考え方でいくのか、鎌倉の今の交通状況に鑑みて、「こういうことをみんなでやろう」という宣言にするのか。それを整理しないと中々難しいと思っている。

【●●委員】 鎌倉市全体も鎌倉地区の観光税収は大事だから、鎌倉市民にとっても鎌倉地区内の経済活動、それから観光客の影響を受けつつ生活している市民等も考えた上で、こういう鎌倉地区交通市民宣言というのを作りたい、という真意はあるが、鎌倉地区の人口規模等を

考えてしまうと、「私たち鎌倉市民は」という市民宣言を出すのも大事だろうというので、この3行目が入っているのだと思う。鎌倉市民の「観光業者が悪い」とか「観光バスは回れるのに私たちが住むのに不便だ」という声はかなりあるが、中で経済活動している方も非常に多い。そういう人たちがそういう言葉を聞くと非常に反発を感じる。それが配慮だと思っていて、現実にはその方が経済活動も落ちないで良くなるというのなら、その方が良いのではないかと思う。

【部会長】「顧客」という言葉を変えたほうが良いのは分かったが、この3行目を取るという話ではないということか。3行目は、市民ではないが鎌倉地区で働いている人、商業をやっている方とか、外から買い物なり観光でやってくる人とも手を携えるということがここに書いてあるということだが、それでは足りないので、「経済や生活活動に配慮する」という文言を●●委員は入れるべきだということであるか。

【●●委員】 そうである。

【部会長】 そして、「それは少し誤解されてしまうのではないか」というのが●●委員の意見である。できれば他の方の意見も頂きたい。

【●●委員】 受け取り方次第だと思う。懇切丁寧に書くのが良いのか、市民宣言なのでざっくり言ってしまった方が良いのか。感じ方次第で、付けても削っても同じような意見がどちらかから出るだろうと思う。

【●●委員】 これは「鎌倉地区交通」と書いてあって、「地区」が入っているが、「この地区をどうするか」という議論はした方が良い。そのためには今の「(仮称) 鎌倉ロードプライシングの問題と切り離してやるのかやらないのか」という基本的な問題があって、「今の交通渋滞を何とかしたいから市民宣言をやろう」ということにするのか、(仮称) 鎌倉ロードプライシングに絡めてやるのか。その辺りのところをどうするのかで文章の中身が若干変わってくると思う。事務局が今回出したのは「(仮称) 鎌倉ロードプライシングとセットで」という気持ちだろうが、先程言ったように宣言は宣言として行い、「こういう宣言をしたからロードプライシングをやってみよう」という話もできるし、色々あると思う。そのためには市民の声を聞いてまとめて、議会できちんと議決することが必要だから、勝手に市が市長名で宣言しても意味がないという訳ではないが、宣言としては弱い。

【●●委員】 市民宣言を行うことで、市民はロードプライシングと結びつけて考えてしまうかもしれないが、例えば資料1の16ページの④のところ、全国的にも鎌倉の渋滞は酷く困っているという中で、市民もこういう宣言をしたということで、「全国の皆さんにも是非協力して

ほしい」という出し方にすれば、それは一応収まる。それでも渋滞はなくなるから、(仮称) 鎌倉ロードプライシングを考えなければいけない、という出し方とする。全国に周知徹底をするというのが、例えば項目 8 の④に出ているのだとすれば、こちらとセットでも良い。

【事務局】この市民宣言を検討した当時は、鎌倉市全域で市民宣言を出そうという考え方であった。大船地域もあれば深沢地域もあり基本的に鎌倉市全体で考えるのだが、最初は鎌倉地域に限ってこういう自粛をしようという考え方である。大船地域等はこれから発展していくところだから、車の利用を控えるというものではなく、基本的には交通マスタープランもきちんと位置付けているが、やはり新しいところは道路を整備して、鎌倉地域については道路整備が非常に難しいために市民自ら「この地域については自粛しないと難しい」という認識で当時は作った。

【部会長】最初の「自粛」や「古都鎌倉」というところは割と鎌倉地域が意識されているが、3行目の「私たち鎌倉市民は」と書いてある 5 つのことは、鎌倉市内どこでもやることだと思う。そして最後は宣言が湘南から全国に広がっている。

【●●委員】「この精神が湘南地域へ」ということは、鎌倉市全体から外へということだろう。

【●●委員】これも「湘南地域の観光地へ」等に少し変える方が良いのではないか。一番上の 3 行を抜きにすれば「湘南地域へ」でも良いのだが。

【●●委員】あまり限定しない方が良い。要は「車の量を全体的に減らそう」という宣言にするのか、特定の地域で例えば「観光地には入らないでくれ」というのか。そういう話になってしまう。

【●●委員】それならば、市民宣言の行目の、「遠来の顧客」のところは、「訪問客」等の方が良いと思う。

【●●委員】問題はその宣言をどういう位置付けで考えて、どのタイミングで出すのか。(仮称) 鎌倉ロードプライシングとセットなのか、宣言は宣言でやるのか。その辺りを整理しないといけない。文章の中身も、鎌倉市全体でやるのなら鎌倉市全体を対象として文章を考えるのか。鎌倉市全体ということならば「その実現に向けて、市民や観光客とともに手を携えて進める」ということで良い。

【●●委員】「配慮して」という文言をなくすということか。

【●●委員】そうである。

【●●委員】併せて言うと、「遠来」というのも何だか遠くから来る人に限っているイメージが

ある。湘南地域に広めていくこともあり、近くから来る人も大勢いるので、あえて遠くする必要はない。「来訪者」で良いのではないか。

【●●委員】 実際、横浜市民が一番多いというデータも出ている。

【部会長】 このことはとても大事なところなので、次回の専門部会でもう 1 回考えていきたいと思う。

(2) (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策について

【部会長】 資料 1 の 16 ページの「(仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策」について、意見を伺いたい。

【●●委員】 左上の 1 番目の「正月三が日並みの交通規制」で、この前に●●委員から出た意見で、「路線バス発着点等は通常時と変えない」など、その位書かないと正月三が日並みでは分からない。

【●●委員】 あくまでも「並み」で「正月三が日と同じ」とは書いていないので大丈夫という気もする。要は「ほとんど走れない」というイメージであって、細かいところは当然違うという認識で良いと思う。

【●●委員】 では「同程度の」とするか。

【●●委員】 「同じ」と書けばああいう風にやってしまうと思うが、「並み」で「主要なところは全く乗降車が来ない」というイメージになっていれば良い。

【●●委員】 そうなるとやはり「並み」よりは「同程度の」の方が分かりやすい。

【部会長】 「並み」でもわかるような気がする。

【●●委員】 (仮称) 鎌倉ロードプライシングではないのだが、東京都で、駅に行政が自転車を多く用意して、それを市民や来訪者に貸し出すというものがあつた。数百円位で貸出料が安く、乗り捨てても返しても良い。鎌倉でやってみる可能性はあると思う。他の観光地でもやっている。例えば、電動バイクを無料で貸すなど、山口県のホテルではそのような取り組みを行っている。街の中を周るのは、それに乗って行くというものである。

【●●委員】 鎌倉駅にもレンタサイクルはある。しかし、人力車と自転車は交通的には迷惑である。

【●●委員】 正直なところ、バス事業者も同様な考えであり、事故の危険性もある。道路上の

事故もだが、歩行者と自転車の事故も最近が多い。サイクリングロードのような専用道路のスペースがある程度確保できる場所なら良いのだが、自動車と歩行者だけで大変な場所で自転車は難しいという気がする。

【●●委員】 歩くのが一番良い。

【●●委員】 「歩こう鎌倉」みたいなものを徹底した方が良いと思う。

【●●委員】 正月三が日の交通規制というのは、道路交通法の規制で罰則対象なのか。例えば規制を無視して入ってきたら罰金を取られるのか。

【事務局】 罰金を取られる。当然警察官がいて、車両規制なので、特認の許可証を持っていないと通行できない。

【●●委員】 正月三が日の交通規制がかなり浸透してきた中で、例えば人員の費用の確保が大変だという話であるが、交通規制区間の入口に車両通行禁止ということをしっかり明記しておいて、後で隠れて捕まえる人だけがいるという方法ならば、人員が減り、人件費が掛からない。通常の交通規制と一緒に、進入禁止のところに入ってきたから取り締まるという方法で「全部のゲートに警察官が2人ずつ立たない状態」も考えられると思う。

【部会長】 現実的な問題としては、入ってはいけないところに入る瞬間でないと捕まえられない。中で走っている車に「逮捕する」と言っても、「私はもともと中にいた」と言われてしまうと捕まえられなくなってしまう。

【●●委員】 通行止め規制なら、中に入っている「もう中に入っていた車」ということで逃げられないと思う。「車両通行止めの道路に前から停めていた。その時間になってしまった。その車は基本的に在庫できない」という流れになるのではないか。

【部会長】 そこは規制の種類によると思う。

【●●委員】 進入禁止で止めるのか、通行止めで止めてしまうのか。進入禁止だったら確かにそこを越えた瞬間しか捕まえられないが、通行止めであれば中を走ってはいけない訳だから、中を走っただけでアウトになる。

【部会長】 長大な路線長を通行止めにするという規制は、現実問題として無理だと思う。

【●●委員】 納税者の立場として、税金をそれだけその三日間に使っている訳である。全部のゲートでなくても1箇所だけでも入ってきたものを取り締まっていれば、抑止力にはなる。それによって三日間に費やす税金の額が相当減るという考え方もある。その代わりに、運良く

捕まらなかった人は中を走りまわれるが、毎回ここ十何年続いてきて、かなり浸透はしている。

【部会長】 交通規制に係る費用は警察が出している。

【●●委員】 しかし、元は我々の税金である。

【●●委員】 市の職員が出ている分は市のお金だが、警察には市が委託でお金を出していない。要するに警察が嫌がるのは人と金が掛かることである。

【●●委員】 基本的には、車の交通規制のためというより、あれだけの参拝者が来るので、どちらかという参拝客を円滑に流すための整理目的の警察官だと思う。標識だけだと間違えて入ってくるかもしれないが、車自体はバリケードを立てておけばどんな車でも入って来ない訳である。

【●●委員】 今の話で言うと、許可を得たのは入れないといけないのだが、ゆっくり入れればいいのだから、通常の何倍もの規制方式は、「地区内交通禁止」というのを出せば、人件費よりはこれを各ゲートに設ける方が相当安くできると思う。

【●●委員】 どちらにしてもお金が掛かる。

【部会長】 では、これは交通管理者と協議していくという扱いとしたい。本日の議論は以上だが、「その他」について事務局からお願いしたい。

(3) その他

【事務局】 資料2は、資料1の本編の中の2ページに「将来的な自動車利用の見通し」という中で、「今後は圏央道が整備される」というものを具体的に示したものである。左側が全体的な圏央道の中で鎌倉地域がどういう位置にあって、各々どういう年次で今後整備するかというもので、これを見ると藤沢と釜利谷のところは平成32年度供用開始予定だが、平成32年度以前に、それ以降の圏央道はほぼ全て、平成27年度までには全線つながるような予定になっており、さらに藤沢も平成32年度までにつながる。今後は埼玉方面からも環状線により鎌倉地域に流れてくるということが想定されるので、自動車交通の見通しとしては、うまく流れていくのではないかと示している。

【●●委員】 資料の東京湾アクアラインの左上のマル印は何を示しているのか。

【事務局】 外郭環状道路が今後考えられる箇所である。

【●●委員】 外郭環状道路の見通しがまだ先であることを示しているのか。

【事務局】 その通りである。

【部会長】 いよいよ西側からも自動車が入ってくるということである。

【事務局】 次回の専門部会は、来年の1月の下旬から2月上旬を予定している。次に、第9回の検討委員会は、平成27年の3月23日の月曜日、午後2時から鎌倉芸術館の集会室で開催を予定している。詳細については別途案内を申し上げるので、宜しくお願いする。

【部会長】 よろしければ、以上をもって本日は終了とする。

以上