

日時 平成 24 年 7 月 2 日（月） 午後 3 時～午後 5 時 15 分

場所 鎌倉市役所・822 会議室

## 議事

### 1. 委員紹介及び確認事項

【事務局】 条例施行規則第 4 条及び第 6 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。

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。

【部会長】 専門部会議事録については、委員各位に修正要望を出して頂き、修正が何もなければ次回の専門部会で第 1 回議事録を確定する。

修正がある場合は、修正事項を次回の専門部会で諮り、了承を頂いて確定し、公開とする。

【事務局】 委員会議事録については、同様に第 2 回委員会までに修正要望を確認し、次回の委員会で確定する。

本会議の議事録については、作成次第速やかに委員各位に確認を頂くようにしたい。

専門部会資料の事前配布についても、事前に確認ができるよう時間に余裕をもって郵送できるよう、できる限りの配慮をしたい。

### 2. 議題

#### (1) 第 1 回専門部会のまとめ

(事務局から配布資料の説明)

#### (2) 本日の部会の進め方

(事務局から配布資料の説明)

#### (3) 鎌倉地域に係るデータ整理について

(事務局から配布資料の説明)

#### (4) 鎌倉地域地区交通計画検討の基本認識

(事務局から配布資料の説明)

#### (5) 鎌倉地域地区交通計画の再評価

(事務局から配布資料の説明、資料訂正事項の説明)

【●●委員】 商業の建物別用途地域は平成 12 年と平成 17 年を比較すると増加傾向にあるが、最新のデータと比較しないと意味がないのではないかと。2008 年のリーマンショックのあと、

交通量は大きく変動していると思う。また、駐車場の分布図は、平成5年といつの時点と比較しているのか。

【事務局】平成12年と平成17年の都市計画基礎調査のデータであり、最新データは平成22年であるが、まだ結果が公表されていない。公表された時点で資料に掲載したい。

【事務局】駐車場の分布は、今現在と比較して増加傾向にあるという意味である。

【委員】駐車場の分布図で表記されている赤と青の凡例の違いを教えてください。

【事務局】建物に付いている駐車場を赤で表記している。

【委員】鶴ヶ岡会館と市役所では性質が違うので、凡例の説明を聞いて理解できた。

【委員】交通量調査については最新のデータに更新することなので、是非早く実施をお願いしたい。本来は、そのデータを示して頂かないと実態に即した議論ができない。最新データはいつ頃出てくるのか併せて確認したい。

【事務局】交通量調査は毎年11月に実施しているので、最新は平成23年11月のデータである。

【部会長】毎年実施しているのであれば、経年比較が可能である。

【事務局】交通量のデータは前回の専門部会資料で提示している。その時提示できなかった平成22年休日のデータも入手できたので、交通量の推移の変化も併せて報告したい。

【委員】京急バスの金沢鎌倉線の遅延率だが、休日の遅延率が2割程度と意外に低いのに驚いた。ダイヤ上の金沢～鎌倉間の所要時間は、平日と休日の運行で同じなのか、違うのか。例えば、休日はあらかじめ遅れ時間を考慮し、時間がかかるのを予測してダイヤを組み、それに対して遅延が2割なのかというのを確認したい。

【委員】ダイヤについては、朝のラッシュ時と昼間の時間帯で若干の差を付けているが、基本的には共通のダイヤである。法律上、バスは時刻表より早く出るとは基本的に許されない。仮に渋滞を見込んだダイヤで運行しても、道路が空いていると各停留所で時間調整が必要になるため、基本的には渋滞を見込んだダイヤにはしていない。ただし、終点で折り返しの時間を長めに取り、遅れて到着しても定時で出発できるようにダイヤを設定している。鎌倉駅の操車表とは、鎌倉駅前の運行管理者がダイヤどおりに帰ってくるバス、折り返すべきバスの一覧表のことである。この操車表に対し、何分遅れかを記載しており、正規の折り返しで間に合わなければ別ダイヤの車両を代わりに出すことで対応している。そのため、操車表で分かるのは鎌倉駅に着く便の遅れの状況だけである。例えば鎌倉駅に10分遅れて着いたとしても、折り返しが定時で出発すれば、折り返しの車両は定時で出たという認識であるが、その車両が走っているうちに5分、10分遅れたことは、操車表では把握できない。それが折り返しの終点まで続いていると、ある程度把握できるが、遅れ時間が途中で吸収されてしまうと、行き便の遅れは表記上なかったことになってしまう。認識としては、復路で到着便がこれだけ遅れているのであれば、往復でその倍ぐらいいは遅れているのではないかと思

う。また、総運行本数というのはどのような値なのか、この票だけでは判断できない。上下全部合わせた本数なのか、逆に到着便数であれば、上下ともこのくらい遅延の割合になると思う。そのため、実際には各停留所での利用者の感覚はもう少し遅れていると思う。

【部会長】 総運行本数と考えると、早朝や深夜の便も含まれているということか。

【●●委員】 その通りである。問題は、到着便数の皆なのか、出発便も含まれているのかということである。

【部会長】 今回のデータでは遅延率は1分以上の遅れを対象としているが、2分遅れと1時間遅れでは感覚が違っているので、利用者の実感に合った整理が必要である。

【●●委員】 これ以上のデータは社内にはなかなかないし、調査の仕方も難しい。

【●●委員】 この専門部会では、休日の特異日の交通渋滞について議論している。バスの遅延の評価としては、例えば遅延が5分以上生じる日は何日あるか、その時間帯は何時から何時までなのかといった評価データとすれば良いのではないか。年間365日、52週全ての週末を対象とするのではなく、例えば特異日の20日を対象にした計画をつくれれば良いのではないか。10日ぐらいを対象にすれば良いのか、20日分のどの時間帯を対象にすれば良いのかで、議論がより絞られてくると思う。今回のデータを精査し、より計画を検討できるように見直して頂きたい。

【●●委員】 利用実態から考えると、鎌倉は天候や自然環境に非常に左右される。例えばアジサイが咲かなかったり、天気が悪かったりすれば観光客は減る。去年はこの日が混んでいたが今年はどうなるのかというのは、なかなか読めない。

【●●委員】 観光の動向は、6月の梅雨の時期が車で来る人が多く、アジサイを見に来る人も多いので、梅雨の時期をある程度毎年見越して、対策を立てれば良いのではないか。

【●●委員】 調査を交通事業者に期待するのではなく、この交通計画検討委員会でどのような調査に取り組むべきか議論した方が良い。依頼するにしても、データの内容を伝えずに資料を求めても無理だと思う。

【●●委員】 コストとの兼ね合いもある。

【●●委員】 このようなことが知りたいと投げかけがあったら、答えることもできる。

【部会長】 貴重なデータを提供されたと思うが、個々のバスについて何日の本来何時に到着すべきものが、何時に何分遅れで到着したというデータがバスの台数だけあるということなのか。

【●●委員】 鎌倉駅に到着するバスのすべてのデータである。

【部会長】 ●●委員の発言については対応可能か。

【●●委員】 日付別・天候別の分析は可能である。

【部会長】バスの遅延については再分析していきたい。

【●●委員】鎌倉地域の交通問題は基本的には休日と書いてあるが、データでは休日も平日もバスは遅れている。市民の移動は平日のほうが多く、決して平日は問題がないというわけではない。鎌倉で生活している市民からすれば、この表現は良くないと思う。

【部会長】平日も分析すれば、混雑状況が分かる。

【●●委員】鎌倉地域が混んでいることは事実である。病院も鎌倉地域周辺に集中している。また、福祉交通の問題ではあるが、高齢者がバスを利用し、車で送迎してもらっている。浄明寺のハイランドは、高齢化率が49%で、2人に1人は65歳以上という地域である。そのような地域で、高齢者の買い物での移動の問題というのは、日常生活をしている市民の感覚からすると、かなり大きな課題である。買い物に行くことは可能だが、帰りは荷物が重いので宅配便の需要が非常に増えている。生活している人からすれば、交通計画を作るのは良いけど、市民のことを考えてくれないようだと言っている。福祉問題は全市的な課題であるのは事実だが、高齢化率が高い地域では、検討すべき課題であると思う。

【●●委員】実施に移すべき施策の中で、パーク&ライドの江ノ電七里ヶ浜は利用実績台数(3,500台)が表記されているが、シャトルバスの海浜公園～鶴岡八幡宮はデータがないが実施に移すべきとなっている。バス専用レーンも同様である。施策の評価については、情報を分かりやすく整理し、判断基準を明確にすべきである。それから、バス追い越し現示は、難しいと思うが是非やるべきだと思う。なぜかという、1つはシンポジウム・ワークショップにおいて住民の方のバスの遅延や交通渋滞への対応という声が多かった。これを解決すれば、鎌倉の交通の不満の2～3割はなくなるのではないかと。もう1つの理由は、アピール性である。非常に派手にマスコミに取り上げられるだろうし、市民や官公庁は今鎌倉ではこのような施策に取り組んでいるという良いアピールになる。是非やるべきではないか。

【部会長】20の施策の表の見方を説明して頂きたい。

【事務局】実施に移すべき施策とは、参考資料として配布した平成13年の9月の第2提言での評価で、その当時の考え方である。経年変化で整理をしており、実施に移したというのは、当時実施に移すと評価したということである。今後、これらの施策を今回の交通計画で実施に移すべきかについては、この会議の中で議論頂きたいと思う。

【部会長】平成13年9月の第2提言における施策の評価で、実施すべきと評価した。その右の覧が今の導入状況である。平成13年に実施に移すべきと評価した施策は、現在までにはほぼ導入されている。ただ、下馬交差点での円滑な交通制御についてはまだ未導入である。

【●●委員】市民アンケートの枠組みで、「③を含める場合」という表記は、どの部分を示しているのか。

【事務局】「今回の新規内容③」を示している。

【●●委員】主な論点の1つにある交通渋滞や交通政策に対し、やれることからやったらどう

だということと、試行の取り組みでも実施すべきという意見があるので、この会議で考えて頂きたいと思う。もう一つ、道路整備については、短期的には整備しないことが前提とある。国交省・神奈川県では、できる箇所から線的に取り組むようだが、交差点の前後や渋滞箇所での局部的な改良・対策を実施したほうが良いという声もある。鎌倉のように線的な道路整備が難しいところでは、点的な整備である程度補完できる交通計画という考えが必要である。2つ目に、ロードプライシングの話などは、相当議論しないとできないと思う。ところが、正月三が日の交通規制はとても良いという鎌倉市民は多い。多くの人員を出して大変ではあるが、実験的な施策ならできるかもしれない。例えばこの前、世界遺産のワークショップでは、アジサイが咲く時期に実験してみたら良いと言う意見があった。諸般の事情で難しい取り組みではあるが、1回ぐらい実験的な施策を行うことも市民の意識を高めるのに良いと思う。

【部会長】ロードプライシングについては、様々な意見がある。

【●●委員】市民としては、道路整備率の話よりも明月院の踏切から裏八幡までの歩道をもう少し広げてくれないかというような声が圧倒的に多い。例えば、大仏前は歩道が狭く、歩行者が車道上に飛びだしてしまうことにより、車も止まってしまう。問題の箇所は共に県道であり、都市計画道路としては整備済みだが、少し工夫すれば人と車の流れがスムーズになるということも考えられる。

【●●委員】例えば正月三が日以外で、正月並に交通混雑が生じる時期は、花火の時である。鎌倉の交通施策は歩くということから考え、何か取り組みを考えたほうが良いかと思う。

【事務局】正月の三が日の交通規制については、6月の議会で一般質問が出た。神奈川県警に確認したところ、警察としては基本的に市民の合意が取れば良いという話である。そうは言っても、正月の規制は非常に警察官の動員が多く、正月の三が日は特異日なので市民は交通規制を容認しているが、広範囲での市民合意は非常に難しい。

【●●委員】合意形成には市長の判断も関係があるし、この会議で認められないといけない。工夫の余地はあると思う。

【事務局】都市計画道路はできる箇所から整備していくという考えであるが、交差点改良等も考えており、図面が作成できている交差点もある。例えば、長谷観音から海岸方面に向かう左折交通は、左折レーンができれば渋滞が解消できると思う。ただし、地権者の合意が非常に難しい。鶴岡八幡宮前の交差点もそうであるが、史跡であるため地権者である鶴岡八幡宮は合意して頂けない。図面自体はあっても、このような理由で交差点改良でも長期化することを理解頂きたい。県としても拡幅したいと認識はしているが、用地買収の関係で沿道の住民の理解が得られないことなど、事業が進んでいないのが現状である。ただ、これでは前に進まないの、ソフト施策について知恵を絞って交通問題を解決しようというのがこの会議での取り組みである。

【●●委員】国道 134 号の鎌倉高校への右折レーン整備については、公共の土地である海側へ

広げることができれば、整備の可能性はあると思う。

【●●委員】都市計画道路を広げるというよりも、30～50 cmでも歩道を広げるという発想が必要である。買収しなければ整備できないと言っているからできないので、歩道の幅をこれくらい広げるだけでかなり違う。車道を狭くすることで、車は幅員が狭いから通行を控えようとなるかもしれない。

【部会長】平成7年当時でも、歩道整備の議論があった。ただ、車道自体も非常に狭い。バスがすれ違うために必要な最小限の車道幅員すらとれない箇所もある。歩道を車道側に広げようとする、その必要な車道幅員の最小値を下回る可能性がある。もし、その道路を一方通行にすることができれば、歩道は拡幅できる。ただ、一方通行にすると周辺道路に影響が生じるので、その影響を全部確認することが検討課題の1つだと思う。一方通行化のネットワークを提案して頂ければ、市や警察で議論、検討する余地はあると思う。ただ、鎌倉の車道・歩道は相当ぎりぎりの幅員であり、非常に厳しい。

【●●委員】今回の専門部会でこれらの内容を全部検討するということは、ほぼ不可能だと思う。そのため、あまり多くの内容ではなく、議論する内容を絞った方がよい。今回は主に道路だけ、またはバス路線とJR関係と内容を絞れば、より深く検討でき、内容も充実すると思う。ロードプライシング、道路整備の問題、歩行者問題と、全部一緒にこの2時間で検討するということは、不可能だと思う。世界遺産に向けて専門委員会が発足したので、特に世界遺産に向けてどのような交通施策を検討するかなど、何か特化した問題を重点的に議論する方がよい。

【部会長】本日は、次回以降の主な論点をどこに絞っていくか、必要な施策や方向性について自由に議論して頂きたい。次回以降、方向性が定まって議論が進められることを期待したいと思う。

【●●委員】施策の評価の中で、由比ガ浜のパーク&ライドは平成23年で2,600台の利用実績があるが、シャトルバスはデータなしで導入済みということはおかしいのではないかと。

【部会長】この件について説明をお願いしたい。

【事務局】シャトルバスは江ノ電バスと京急バスが運行しており、交通事業者の費用で運行しているシステムである。当初はデータを取っていたようだが、現在はデータを取っていないということであったため、データなしとしている。

【●●委員】シャトルバスは、利用が非常に少ないのではないかと。逆に事業者にかなりの負担をかけていると思う。利用者が増えなければ必要ないし、将来的に利用者に負担を求められることになるかもしれない。もう1点、交通量データは平成7・8年と変わっていないので当時のデータを活用するとあるが、当時のデータを活用して今後検証していくことは違うと思う。非動力の人力車や自転車がかここ何年かで非常に増えている。そのため、平成7・8年当時のデータではなく、これから先を見据えたデータをこの専門部会で求めていくというのが本来の姿だと思う。また、観光客数の推移資料が1月から始まっているが、金沢鎌倉線のバス遅

延状況は8月から始まっている。可能であれば、折れ線グラフの開始時期を統一して頂きたい。

【部会長】 データ収集には莫大な時間と費用が必要である。もちろん、必要なものは実施すべきだが、交通のパターンが全く変わってしまい、絶対実施しなければいけないぐらいまで違っているのだろうか。確かに自転車・人力車は増えているが、それを分かった上で実験時のデータを使い検討・議論をして頂けるのであれば、相当な時間と費用の節約になる。

【●●委員】 鎌倉では片側2車線道路は若宮大路くらいしかない。片側1車線しか通れない道路を、自転車・人力車・自動車・バイクが走っていることが渋滞へ影響するのかを考えるべきである。

【●●委員】 問題の道路だけを調査すれば良い。

【部会長】 目視だけでも良いので、今の状況を考慮する必要がある。

【●●委員】 自転車が右側を走っていると、対向のバスは通れない。京急バス鎌倉営業所横の道路などは、六地蔵の方から行くと左側にブロックがあり、自転車が右側通行で来ると自動車は通過できずに止まるしかなくなる。自転車の通行方法はモラルの問題かもしれない。

【●●委員】 交通実態の基礎データは、最新のデータに更新できるものはするとあるが、現状が以前と変わっていないことはあり得ないので、本来なら現状のデータを収集することが一番良い。それにより、問題点をどのように解決していくのかをこの専門部会で議論すべきだと思う。時期的な問題もあるが、現況調査も行わずに平成25年の2月までに、計画を策定することに無理がある。鎌倉の交通体系を決める大変重要な会議なので、本当は実態を把握してから問題やその解決方法を議論するものだと思う。アンケートも、順序が違うのではないか。計画案が決まっていない段階で何を調査するのか。本来は計画的に時間をかけて、じっくり考えていく必要があるのではないか。平成8年に実態調査を実施した後、何をやっていたのか。いろいろ計画したが、施策の実施は無理だったのではないかと思う。ただ、この時期からだいぶ時間が経ったので、本来はもう一度しっかりと実態調査をやって欲しいと思う。

【事務局】 観光客数とバス路線遅延状況のデータは、指摘の通り平成22年8月に合わせて整理したい。これまでに実施したOD調査は多くの費用と人員が必要である。しかし、パーソントリップ調査の基本のデータや、交通量のデータについては最新のデータを収集し、この専門部会で諮れるように事務局で整理するので、理解頂きたいと思う。

【部会長】 平成8年から15年くらい経っているが、通常、他の都市では、この間にバイパスや4車線道路が整備され、交通パターンがガラッと変わっている。その場合、過去のデータは使えないので、再調査が必要になる。しかし、鎌倉の場合は、道路状況等がほぼ変わっていない。そのため、自動車がどこから流入し、どこに到着したかというパターンはほぼ変わっていないと思う。交通量は変化しているが、その基本パターンは変わっていないことは間違いない。むしろ、その当時では得られなかった、バスの遅れデータや前回紹介したVICSの混雑データが今回は収集できるようになったので、データの質は以前より格段に上がっている。

自転車が増えている状況等には留意しないとイケないが、これらのデータを活用すれば十分議論できると思う。この会議の場で、再調査を行わないと議論できないということでは、ここまでで議論が終わってしまう。その点は是非理解頂きたいと思うので、よろしくお願いしたい。

【●●委員】鎌倉の観光では自転車で動くことを勧める一方で、警察と協力して自転車の交通違反を取り締まることなども行わなければと考えている。鎌倉は休みに行くのと混むということが首都圏に広まったため、通過交通が減ったのだと思う。

【部会長】休日の鎌倉は混むというのは分かっているのだが、もし来訪者全員が分かっている鎌倉地域を避けて通るのだったら渋滞は減るはずだが、そうはならない。以前ほどではないにせよ、明らかに遅延は生じている。

【●●委員】地域内の動きを細かく取り組まなければならない。駐車場の動きも非常に重要である。

【部会長】休日に電車に乗る人が8割、車で来る人が2割という構造は以前と変わっていない。休日に車で来る2割の人たちにどう対応していくのかを、この専門部会で議論しないとイケない。

【●●委員】実感としては、品川・練馬ナンバーといった東京からの車ではなく、野田・長野ナンバーといった東京外縁部からの車が目立つ。

【部会長】大宮ナンバーの来訪者も多いことは、実感している。首都高速道路がネットワーク化され、休日は埼玉や千葉から相当早く来られる。電車より速く行けるという実感がある。朝比奈付近までは早く来ることができるが、そこから先の鎌倉地域内の混雑情報は知る方法がない。

【●●委員】鎌倉地域が混雑していても、車中から景色を楽しめる。

【部会長】鎌倉市民は多少の混雑は我慢しているが、そのおかげでバスが遅れ、結果として困っているのは鎌倉市民である。

【●●委員】重点課題地域は前回の20の施策で重点課題となったのか、それとも今回、事務局の新たな提案か。

【事務局】平成7年から8年に実施したアンケートにおいて、浄明寺・十二所地区に非常に問題があるという認識であった。最近の市民からの交通問題に関する要望も、浄明寺・十二所地区での金沢鎌倉線のバスの遅延問題等の指摘が非常に多い。そのため、今回も問題のある地域という意味で、資料中に記載した。

【●●委員】検討課題を絞るのであれば、この地域で対策ができれば、市民にとって一番インパクトが大きい施策になると考える。

【●●委員】現在鎌倉には逗子方面と朝比奈方面から流入できるが、来訪の車両は逗子から入

り、朝比奈から出るという流入規制ができれば良い。路線バス等の公共交通や地域住民の車両は規制対象から外し、市外から流入する場合は朝比奈方面から入れないように高速道路で表示して、朝比奈は出ていく方向だけとすることも考えられる。夏の葉山では、午前中は海岸線沿いの御用邸側から、午後は逆に逗子の海岸からという流入規制を行っているようである。日によって分けるのは難しいだろうが、少なくとも土日については朝比奈側から入ってこられないようにするという事も考えられる。

【部会長】 1つのアイデアである。

【●●委員】 ロードプライシングと組み合わせる方法もある。

【●●委員】 鎌倉市の道路状況でロードプライシングが法的に可能かという問題や課金方法の問題、他市へ迂回することによる近隣市の混雑問題が課題である。また、市内でも生活道路が非常に混むことが予想される。国内の一般道路では、ロードプライシングの実施例はないため、鎌倉の道路状況では実施は困難である。

【●●委員】 世界遺産への取り組みが一つの契機となるし、県の協力も必要である。

【部会長】 観光交通を逗子に回す方策や、ロードプライシング実施の課題については、問題が非常に大きいので解決策も非常に難しいが、検討対象となるだろう。このような計画案や課題等についてのキーワードや議案を出して頂くのは結構だと思う。

【●●委員】 委員会では、計画を策定する期限は定められているのか。

【事務局】 あくまでも事務局の案であり、期限はない。

【●●委員】 ロードプライシングは以前も検討したが、その時は計画倒れになった。商連会の立場としても、利用者への課金システムが利用者に理解されるか分からない。短期間での検討は難しく、3～5年でもまとまらないので、この専門部会の議論から外した方が良いのではないか。パーク&ライドについては、利用者が1か所当たり年間3,000台程度では効果はないかもしれない。1日に何十台も何百台も利用されるような計画でないといけない。関係者が協力し、もっと広い駐車場が確保できればより利用される可能性がある。現在実施されている施策に対し、もっと肉付けすることが重要ではないだろうか。フクちゃん号も、乗客がほとんど乗っていない。現在の施策に関しては無駄のないように、もう少し利用が増えるような方法を考えるべきである。未導入となっているミニバスは、大きいバスを動かさずに小さなバスを動かしていくので、狭い鎌倉では良いことだと思う。ただ、市役所から湘南深沢のルートが未導入となっていることが良く分からない。市民のためのバスとなるので、鎌倉から深沢への道路が整備された時には、バスを運行する予定であったが、住民の反対でだめになった。ところが、今度は住民が年を取ってきたために、バスを通してくれという話になった。ただし、駅の前からは降りることはできるが、乗ることはできない。高齢者は、市役所付近までタクシーや自転車で買い物にくるので、ミニバスの乗降方法についても改善して欲しい。繰り返しになるが、パーク&ライドについては無駄が多いのもう少し方法を議論しないといけない。

【部会長】導入された施策をより利用されるようにすることも重要だと思う。確かに、まだ実施されていないパーク&ライドは他に適地があるのかという問題を解決するには至っていない。

【●●委員】交通事業者との調整がうまくいかなかったと言うが、誤解を招くといけないので説明させて頂くと、当初のミニバスの計画では、鎌倉市役所の敷地でUターンする計画であった。これに対して交通事業者は、速やかに承諾したにもかかわらず、その後、行政側の計画が二転三転したことにより交通事業者との調整に時間がかかった。最終的には、交通事業者が協力することにより駅前を停留所とすることで計画がまとまった。

【事務局】深沢地区はこれからまちづくりを進めていく地区である。交通計画課としては、ご提案のように、深沢地区の土地を活用してミニバスを導入し、将来的にはパーク&ライドの駐車場を要望したいと考えている。土地利用構想によってパーク&ライドが可能か、周辺道路が混雑しないように道路を拡幅する必要があるか検討していきたい。先ほどのミニバスの件についても、計画が二転三転した経緯は認識している。鎌倉駅の西口広場計画は拠点整備部で担当しており、交通事業者と協議をしながらミニバスの運行を検討していきたいと思う。

【●●委員】西口拠点整備については、役所の担当課や警察にも携わって頂きたい。交通事業者からは提案も頂いている。西口は、駅舎の改札口の整備によりバス停留所やモータープールの配置が変わってくる。この会議で議論して協力頂ければありがたい。

【部会長】交通問題はいろいろあるので、この専門部会で何を議論するのが重要か考えないといけない。

【●●委員】パーク&ライド施策は、利用実績として評価することもあると思うが、観光の観点からデータを分析すると、パーク&ライドや公共交通の利用者は、車で来られた方よりも1人あたりの消費額が高くなっている。観光客数の絶対量は現状のままとしても、今後の鎌倉の交通政策を考えれば、観光商業事業者としてのメリットがあると考えている。車から公共交通に転換すると、1人当たりの滞在時間や訪問箇所数、消費金額が増えているという複合的な観点から評価すると、公共交通への転換が売り上げ増へつながらするというメリットが考えられる。公共交通に転換したときには、徒歩や自転車で市内を周遊する観光客が多くなるので、その時に今よりも歩行者数が増えそうな場所で、かつ平日も含めて日常的に歩行者と自動車と混んでいる所に絞って道路整備を行えば良い。バス遅延の問題については、休日の年間ピークの数日ぐらいで歩行者が混む程度であれば補足的な対策で済むと思う。また、特に歩行者の安全性の改善については前回の提言からまだ十分な対応ができていないと思う。そのため、交通安全総点検の結果を提示し、交通街づくりの観点から、ここは歩行するのに危険だということを示す、ヒヤリハットマップ等のデータを出して頂くだけでも施策を考える材料になるのではないかな。

【部会長】施策の評価についてうまく整理して頂いた。もう1つの議題である、アンケートの実施について事務局より説明頂きたい。

(6) 市民アンケート調査の枠組み

(事務局から配布資料の説明)

【●●委員】アンケート調査は住民を対象とし、観光商業者を対象とするか検討するとあるが、中小企業の事業主は、住民でありかつ事業者でもある。この会議に参加している事業者の方も、皆さん市民であるし、市民税を払い事業所で働いている。当然、住民と区別せずに、事業者にもアンケートを実施すべきである。

【部会長】ここでの提案は、鎌倉市民 1,000 人をランダムに抽出すると、その中に商業者も選ばれる可能性はあるが、抽出によっては含まれない可能性もあるので、それよりもサンプル率を上げるために商業者の方を特定して回答して頂くという意味ではないか。商業者、観光業者の方の意見は非常に大事であり、どうしても必要であれば別途お願いをしてはどうか。

【●●委員】事業者を特別分けることに納得がいかない。

【事務局】指摘のように、同一人物でも居住者と事業者のそれぞれのスタンスでの意見がある。そのため、居住者として、それから同じ場所に暮らす事業者・商業者として、アンケートを別途に行う必要があるかを議論して頂きたい。

【部会長】住民と商業者で違うアンケートをした方が良いかということか。

【事務局】サンプル抽出方法だけで、住民と事業者を区分する考え方もあるが、ここでの提案はそうではなく、アンケートの内容も分けて行ったらどうかということである。

【部会長】場合によっては、ある方はアンケートを 2 枚答えることがあるかもしれない。そういうことが、よろしいかということか。

【●●委員】やって頂いた方が良い。

【●●委員】異なる種類のアンケートを分けて考えて答えを書ける人と、書けない人がいると思う。

【部会長】そうなっても良いのではないか。

【●●委員】鎌倉の交通問題には、観光商業者と一般居住者の意見対立が以前から強くあったような気がする。しかし、最近はその辺りがだいぶうまくいくようになっている。商業者、観光業者を区分して行うことは疑問である。現在は、だいぶ融和してきていると感じている。

【●●委員】集計の際に区分できるように工夫しておけば良い。

【部会長】属性の欄で職業を伺えば良い。

【●●委員】商工会議所と一緒に協力すれば、意見が出てくる可能性がある。

【●●委員】住民と事業者という区分ではなく、同じ質問のアンケートを事業者と市民の両方に行えば良いのではないか。分けることにより比較ができなくなるのであえて分ける必要は

ない。

【●●委員】1,000人のサンプリングの中には必ず商業者も入ってくるので、分ける必要がないのは同感である。

【部会長】1,000人の中に商業者が入っていれば良い。

【●●委員】商業者が入るかどうかが。

【●●委員】立場が分かるようにしておかないといけない。

【●●委員】属性を質問すれば職業は把握できる。

【部会長】つまり、同じアンケート用紙を住民と事業者の両方に送って欲しいということか。

【●●委員】比較ができなくなるので、質問の内容を変える必要はないと思う。

【部会長】もう一度確認すると、同じアンケート用紙をランダムに1,000人の方に送る。それとは別に、商業者や観光者の方のお店にも配布する。もしかすると、ある方は同じアンケートを2通受け取るかもしれないが、そうなっても良いこととする。アンケートの設問で職業や事業所の住所を聞けば、鎌倉市のどの辺りにいるかの判断はできる。ランダムサンプリングという統計的な位置付けが若干気になる。

【●●委員】そのためには、鎌倉地域内とそれ以外の比率を決める必要がある。

【部会長】それは、前回のアンケートでは鎌倉地域内が6割、その他が4割と設定して配布した。1,000人のサンプルとは別に商業者に聞いてしまうと、公平とはならない。

【●●委員】鎌倉地域は商業者の方が多いので、鎌倉地域を主体に配布すれば公平性は保たれるのではないだろうか。

【●●委員】鎌倉地域の中心部が混雑することが多い。中心部の地域には事業者もいるので、この地域をメインにアンケートを配布すれば良いのではないか。

【部会長】前回の調査では中心部で6割配布したが、今回の調査ではこの割合を更に増やすことを検討するが、抽出結果を統計的に見て歪んでないかは確認したい。次回は皆様のご意見を踏まえた提案をして頂きたいと思う。次に、このような種類のアンケート、つまり耐えがたいほど深刻と半数以上の方が回答しているので、今回も同じ質問をして、そのような回答がどの程度減ったのか、あるいは増えたのかを確認するために、今年の秋にアンケートを行うことについては、ご了承頂いてよろしいか。

【●●委員】今回は設問までは詳しく議論できないので、後日に設問項目を事務局に提案するのはどうか。

【部会長】是非お願いしたい。アンケートの実施について、意見を伺いたい。

【●●委員】市民アンケートは当然実施した方が良いと思う。鎌倉の休日の交通渋滞の原因が

市内への流入交通だという前提の中で、市民として交通渋滞をどう感じているか、また市民としてどの程度まで交通抑制を許容できるかは把握できると思う。しかし、市民が施策を考えたところで、実際に市内に流入してくるのは市域外の方である。市民アンケートと同じ内容で構わないので、何らかの方法で鎌倉市域内に自家用車で流入された方に対する意向や考え方を聞く機会をつくっておかないと、内輪だけの対策をいくら計画しても、肝心の市域外の方の意向が反映されていないと絵に描いた餅になりかねない。アンケートで市民の考えを把握することは大事なことであり異論はないが、何らかの形で、市域外から鎌倉地域内に来られた方に対して、自動車に限らず公共交通も含めた地域交通はどのように感じ、今後どのように考えていけばよいか意見を徴収した上で、最終的な施策を考えいくことがより効果的だと考える。

【●●委員】 前回の専門部会でも同じことを質問したが、由比ガ浜のパーク&ライドでアンケートを実施したことはないとのことであった。小袋谷に住んでいて感じているのは、前回よりも道路混雑は改善され良くなったということである。市民がどのように思っているのかも大切だが、地域外の方に対してのアンケートは実施して頂きたいと思う。ただ、検討期間を考えると時間が足りないので、今後アンケートを実施し、来年、再来年の資料とすれば良いと思う。

【部会長】 二人の意見はもっともだと思う。事務局の都合もあると思うので、市域外からの来訪者のアンケート実施の可能性も含めて相談させて頂いて、次回の専門部会で対応策を議論したい。

【●●委員】 市民と商業者がともに満足するような交通計画を立案したい旨をアンケートで伝えたい。

【部会長】 その通りである。

【●●委員】 市民と商業者は、対立の構造にすべきではない。

【部会長】 それが一番大事なことだと痛感している。9月末の委員会の前に、次回の専門部会を開催し、アンケートの内容等について意見を伺いたい。詳しい日程については後程説明する。

【事務局】 アンケートについては、今回の意見を踏まえ、できるだけ実施する方向で進めていきたいと思う。ただ、予算の関係もあるので、実施規模については理解を頂きたいのと、今回議論されたアンケートの設問については事務局で再度調整させて頂く。確認だが、平成7年に実施した前回のアンケートと今回を比較するために、同じような傾向の質問をして比較することについて伺いたい。設問をあまり変えてしまうと比較ができなくて、できるだけ前回アンケートの設問に合わせ、意見を頂いた内容を追加することによってよろしいか。

【委員一同】 異議なし。

### 3. その他

【事務局】 次回の第3回専門部会の日程については後日調整し、決まり次第委員各位に通知する。

以上