

日時 平成 28 年 12 月 14 日（水） 午後 3 時～午後 5 時

場所 鎌倉市役所 第三分庁舎一階 講堂

## 議事

### 1. 確認事項

【事務局】本日の資料の確認だが、①会議次第、②第 26 回検討委員会専門部会資料（A 3 版）、③鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた中間とりまとめ（閲覧用）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、今回配付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。

【部会長】事務局から議事録の修正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) 平成 28 年度の進め方

(2) 第 25 回専門部会の主な意見

【部会長】以上について、何か意見等があればお願いします。なければ、「(3) 歩行者尊重道路について」の議題に入りたい。

(3) 歩行者尊重道路について (3 ページ)

【部会長】前回指摘して頂いたことを踏まえて、進め方を提示して頂いた。3 ページについて意見等は如何か。

【A 委員】今小路通りの歩行者尊重道路について、私は多少経験があるが、この検討委員会で歩行者尊重道路を検討・実施するのか。それとも、今までのように地域ごとに検討するのか。

【事務局】先程説明した通り、専門部会では基本的な方針を検討し課題をまとめるが、ハン

ブ等を設置するには地元との協議が必要になる。協議の内容は場所によって違うと思うので、地元の協議会を立ち上げるレベルなのか、そこまでせずに実施できるものなのか、それはその都度の判断になると思う。従って、この専門部会においてはその材料となる「どのような視点があるのか」を議論して頂いて、それを共有して市民の皆様にも周知し、事業につなげていきたいと考えている。

【A 委員】歩行者尊重道路の検討は今回と次回に行い、来年2月にはロードプライシングの検討がある。その辺りのまとめ方はどのようになるのか。ここ数回で歩行者尊重道路の話題が出て、4箇所の検討が出ているが、あまり効果がなかったというのが私の意見である。歩道の一部が少し広がったが、その前後は歩道が狭いなどの課題がある。御成小学校に通う子どもたちや、駅や山の方からの来訪者等が、歩道に集まって交番前を通るのは、「御成小学校に通う子どもたちを安全に守る」という点では効果があったと思う。しかし、一般市民が普段歩いて、例えば六地藏の方に行くとなると、急に歩道部が狭くなるから歩きにくい。道路幅員の広い区間で車のスピードが出ているので、そこでスピードを落とすなどはあるが、その辺りを一貫してやらなければ、途中の部分で良くなったとしても効果は低い。今は「小学生のために良くなった」という結果が出ているが、六地藏まで抜ける時に我々が歩いていると、車両がすれ違うために、歩行者がいてもカラー舗装の中に車が入ってくる。そうするとカラー舗装の所を歩いているのに、車を避けるために、人の家の門の所に入って、車が行き過ぎるまで止まっていなければならない。鎌倉の道は狭いから、もう少し考えないと中途半端な歩行者尊重道路になってしまう。それともう一つは前も言ったが、今小路通りで、下馬、若宮大路方面に行く道が一本もない。かろうじて扇ガ谷の岩窟不動尊の前だけが鶴岡八幡宮に抜ける。ここの前を通過して、鶴岡八幡宮に出て、由比ガ浜に回らないといけない。車は狭い道路を利用しないと由比ガ浜等に出られない訳である。そば屋付近の細い斜めに入ってくる所だけ両側通行である。例えば駅に向かう広い道路も駅から商店街に回れない。そうすると商店街に出たり、ふれあいホスピタルという昔の佐藤病院の所に行ったりするためには、その細い道路を利用するしかないで、その細い道路ばかり通る。しかし、交通規制を警察にお願いしても一人か二人の住民が反対すると「ダメだ」と言う。前にも言ったかもしれないが、要するに御成小学校の前の道路を誰が一方通行にしたか。これは行政か警察が行っているが、反対する人が何人もいる。あのような箇所を一方通行にしたら生活しにくい。警察の一方的な計画で一方通行になるにも関わらず、こちらが「そこを一方通行にして、こちらを両側通行にしてくれ」と言ってもそれはできない訳である。その辺りの矛盾を解消するためには、県警辺りの道路交通の権利の強い人や詳しい人に出てもらわなければいけない。歩行者尊重道路については市民や鎌倉市役所だけでなく、神奈川県全体の特に関係を呼んで来なければまとまっていけないと思う。現実的に、学校の前まで道が広がってその先が細くなるので、学校の前から左に回してしまえば車は流れる。流せない理由は深沢の方から

の車をショートカットさせないという意味があるのだが、それはそれでまた方法があるのではないか。ここのポイントだけを考えると、やはり急に狭くなる所、そっちに行かなくてはダメだというのは理由としておかしいのではないか。そこを考えると、やはり地域だけの問題ではない。市役所前の通りは県道にする予定が市道になったので、市の管轄で何とかできるのではないかと思うし、道路交通に関しては警察に話を聞いてもらわないと進まないと思う。その前後のつながりというのはやはり大事である。

【部会長】経験に裏打ちされた、非常に説得力のある意見である。

【A委員】もっと長い時間をかけないとまとまっていけないと思う。

【部会長】先程もあったが、具体的な話になったら地元の相談を受けるということである。その前提で今日は議論をして頂きたい。

【B委員】確認したいことと教えて頂きたいことがある。委員になったのが直近なので分からないのだが、3ページの進め方の「検討会議」の中で、まず①で「歩行者尊重道路の状況の確認」とある。この歩行者尊重道路というのは、この備考欄に書いてある道路4つという解釈で良いか。それから、「歩行者尊重道路と同様な機能を担う道路の有無の確認」というのは、これは後で出てくると思うのだが、これも歩行者尊重道路と同じレベルとして扱っていく、という意味で出されているのか。その前提で、これは一つ質問だが、生活されている方や観光客から一番危ないと言われているのが、江ノ電の長谷駅から大仏までである。これは「長谷駅から大仏までの県道を尊重道路」という風に私は当初イメージしていたのだが、それで良いのかどうか。一番初めに、平成8年に「歩行者尊重道路とは」と提言された時には、大仏前までの県道が尊重道路という認識でいた。

【事務局】6ページを見て頂きたい。右側に長谷駅があって、そこから北は長谷観音前までが範囲になって、南側は突き当たってT字路になっている部分がある所まで、観音前からT字路になっている所までがエリアである。それより上は確かに観光客が非常に多い歩道ではあるが、20の施策をまとめた時には歩行者尊重道路から外れている状況である。エリアとしては先程申し上げたエリアが当初の歩行者尊重道路である。

【B委員】市民にとっても観光客にとっても「県道かどうか、市道かどうか」は関係ない。この長谷観音から大仏までを今は検討から外してあるということか。その代替を歩行者尊重道路として位置付けようとしている、という理解で良いか。そこはそういう風に議論されて決定されているのか。平成8年当初から今日の間「長谷観音から大仏の間は歩行者尊重道路から、何らかの議論を経て外されることは決定されていた」という理解で良いか。

【事務局】20の施策を作ったのが約20年前で、その時代としては「市道部分において歩行者

尊重道路にするべき所」ということで整理してきた。ただ、現状においては非常に課題の多い道路である、ということはB委員の発言通りだと認識している。

【C委員】県道と市道で区別されているのは、前に私も非常に不満だった。不満だった所が、今、大船の線路の上にまたがって道ができています。それで、その道は「平成17年までには歩道を作る」という約束があったのに、それができなかったのも、市にこの会議で伺った「あそこは県道だから市ではできない」という答えを頂いた。それであきらめているうちに工事が始まりました。今は車道ができたが、未だに歩道が完全にできあがっておらず、あそこは非常に危ない所である。今話を聞くに、やはり県道と市道の区別があって、県道には中々手が出ないということなのか。現在指定されている4箇所の歩行者尊重道路を、一度に同時並行に4つをやるというのは不可能だと思う。しかも、1年掛けてというのではなくて、何ヶ月かの間に問題を提起して、それに関する意見交換をするというのなら尚更のことである。今小路通りの議論は何年もやっているように思う。あの道は全然広がらないし、御成小学校の話があったが、あの話だって何年も掛かってあの道ができたと思う。だから、「できあがったものからどのように規制していくか」を考えた方が早いのではないかと思うので、私は車の速度を徹底して、スピードを出さないように指導して、罰則を与えて違反車を摘発していけば、ドライバーもゆっくり運転し、歩行者も少しは安全ではないかと思う。道幅を広げようとしても市民や行政との協議によりお金も時間も掛かるし、いつまで経っても解決できない。だから、車の規制をして、徐行していく道として違反した者に対して罰金を取ったり、例えばシンガポールのように罰金何ドルというのを決めて厳しく取り締まったら、車もスピードを出して走ることもないし、ハンブを作ることもないと思う。ハンブというのは、私の友人で「あそこにあんな山みたいなものができたら、つまづいて転んでしまう」という人もいます。だから、鎌倉のように後期高齢者が多い人口構成から考えると、道路は平坦でまっすぐというのが歩く人にとって一番安全だと思う。以前申し上げたように、京都のように「車道を削って歩道にして四条通りの歩道を確立した」というのは特殊な例だと思うのだが、その位の意気込みがないと歩道を広げるのは不可能だと思う。今泉もそのような問題があるし、玉縄の方にも道路の問題がある。だから、一つずつやっていくということで、まずは今小路を成功させて、それから長谷を、という考え方は如何か。交通事故でもない限り警察は動かない、というのが私の感想である。

【部会長】かなり内容について語って頂いたが、そこは4ページ以降の話に関わるので、まずは内容について説明を受けてから議論したいと思う。

【F委員】「歩行者尊重道路」は市民権を得ているのか、という疑問がある。例えば「歩行者天国」と言ったら大体市民権を得ているのだが、「歩行者尊重道路」というものが市民権を得られているとすれば、具体的に市民は大体おぼろげに分かっていて、「歩行者尊重道路

に指定されると非常に良くなる」という評判が立てば、この事業は順調に進んでいくのではないか。まだ歩行者尊重道路という言葉は道路交通法にもない言葉だと思うので、これをもう少し広げようとするならば、「こういうものである」ということは皆さんに分かるようにしていけばPRしやすいのではと思う。

【部会長】それに関して、「歩行者尊重道路とはどのようなものか」という話をこれから説明して頂く。ちなみに20年前に「歩行者尊重道路」という言葉を付けたが、これは鎌倉のオリジナルである。当時、日本の中では「歩車共存道路」という言葉があった。歩行者と車の共存ということである。しかし、鎌倉の場合は共存ではなくて「もっと歩行者の方を積極的に尊重しよう」ということでこのような名前が付いた。そのようなユニークなものであることは確かであり、まだ市民権は得られていないかもしれない。

### (3) 歩行者尊重道路について (4 ページ以降)

【D 委員】「歩行者尊重道路」という言葉のイメージをきちんと確定することが大事だと思う。シケイン等色々言っているが、全てお金が掛かるので、「鎌倉市はこの道路は歩行者尊重道路である」という看板等を出すだけで、かなりイメージが違ってくると思う。今小路通りの近くに住んでいて、社会実験を行った時もかなり歩いたが、現実問題として、それ程車が通っていない。歩行者は結構歩いているから、「歩行者尊重道路である」ときちんと位置付けることがまず大事だと思う。ということは「歩行者尊重道路とは何か」を定義して、それを市民並びに来訪者に理解してもらう。その手立てをまず考えた方が良いのではないか。それと、この社会実験を行った時とかなり違うのは、人力車が多いことである。人力車が非常に多いことで、一般車が止まってしまう。そのため、実感としてそれほど車の速度は上がっていないと思う。人力車の台数に関する資料はあろうか。

【B 委員】ない。

【D 委員】今は何社位あるか。

【B 委員】鎌倉市内は2社である。

【D 委員】鎌倉は、人力車の台数が結構多い。それが逆に言うと車の通行の妨げになって車の速度が上がらない。ここで「歩行者尊重道路」という共通理解を持てるような定義を考えたい方が良いのではないか。それを絶えずアナウンスすることによって、「鎌倉地域のこのような所の道路は歩行者尊重道路」ということで運転者も注意をする。一番金の掛からない方法だが、法的に決まった名称でないということならば、「鎌倉ではこの道を歩行者尊重道路と言っているから注意してくれ」と言うのが一番早いのではないかという気がする。

【事務局】市民や市外の人でも歩行者尊重道路の共通認識を持てるというのは非常に重要だと思う。先程質問であったが、歩行者尊重道路の現在の定義は3ページの一番上にある通り、「歩行者尊重道路は、休日の自動車利用抑制策を実施しても国県道等に接続し流入車両等の一定の交通量が予測される道路であり、歩行環境の充実が必要な道路」というのが定義になる。休日の自動車利用抑制、極端な話を言うと（仮称）鎌倉ロードプライシングをしても車は進入してきてしまう箇所について取り組む、ということは一応皆さん共通認識を持っていたと思うが、当時実施していた歩行者尊重道路はそのような定義がされている。それを今の解釈で言うとどうなるかなどといった議論はあると思う。

【E委員】今のD委員の話が一番気になっている所で強く同意したい。やはり交通安全や交通計画に興味のある市民はほとんどいない訳で、ここに集まっている方々は非常に意識レベルが高く、本当に全市民の一握りの方が議論している、と私は思っている。実際に街中で交通行動を起こしている人たちはそのようなことにあまり興味がなく、とにかく自分の生活の何か目的を達成させるために移動している訳である。交通に興味のない方の行動を変えるやり方は戦略的にやらなければならない。ここで紹介されているカラー舗装や物理的なハンブ等の効果はもちろんあるのだが、このようなものに対して「何の目的でそれがなされているのか」という共通理解は絶対に必要である。特にカラー舗装は緑色に塗ったりして、路側帯を広げて、そこはかとなく「ここは歩行者が尊重される空間だ」と訴えかける、割と性善説的な所がある対策だと思っているのだが、そのような所に一人でも多く、あまり交通に興味のない市民を巻き込んでいって、市外からやってくる人々にしっかり伝えるような戦略を練らないと効果がきちんと担保されないと思う。自転車の議論で良く出るのだが、自転車の右側通行が多い中でどういった啓発看板を立てるのかと言ったら、「自転車は原則左側通行である」という看板を置いたりする。そういうのは皆分かっているが守らない訳である。その時にある地域で議論している中で、「右側通行をしたあなたは呪われる」とか、何か面白いことが書いてあると、これは関西人的発想かもしれないが、例えば自転車のカゴに「あなたは逆走である」と貼ると、向こう側から右側通行をしてくる人は「あなたは逆走である」というのを見ることになる。そこはあまり現実的な話ではないが、そういう一般の方の感覚になるべく議論の意識をマッチさせるやり方が重要になってくるのではと思っている。「歩行者尊重道路がどのような道路なのか」という理念を伝えるのも重要だが、先程、C委員から挙げた意見で私が一つ気になったのは、ハンブというものに対する認識である。新たに歩行者の中での基準が定められたものに対して、「こんなに効果があるものであり、これだけ高齢者や障害者に優しいデバイスとして考えられてきたものである」という共通認識を作らないと、「我が家の前には置かないでくれ」という主観的な反対が出てきてしまうので、そういったことをきちんと丁寧にやる必要があると思う。道路のしつらえとしての目標を掲げることも重要なのだが、それを浸透させる戦略というかやり方は丁寧に議論しなければ

いけないと思う。もう一つ、実は「市外からやってくる人がこの鎌倉市の中で悪さをしている」というイメージがあると思う。そこで子どもたちも危険だという話があるのだが、現実の議論もしなければならなかった時に、調査しないと分からないのだが、もしかすると市民の方々の「自分の街での交通行動」もやはり見直さなければならないこともあるかもしれない。速度分布を地域の方と市外の方で分けて比較すると、あまり平均値が変わらなかったりする。「鎌倉市の歩行者を尊重するのなら、ハンドルを握る鎌倉市民も歩行者を尊重してくれ」という、恐らくハード以外でできるやり方もあるのではと思うので、そういったことも併せて議論をしなければと思う。

【F 委員】歩行者尊重道路の言葉の件だが、今、D 委員とE 委員が発言されたことに全く同感である。そのようなことでこの言葉が市民権を持てるようになったら、むしろ全部を歩行者尊重道路にしてしまっただけでは如何かと思う。請願道路等も含めて全てで、歩行者尊重道路にした根拠として、「これは請願道路である」「これは 20 の施策に入っていた」などと説明を付け加えておけば十分ではないかと思う。あまり言葉を分けない方が良いのではという気がする。歩行者尊重道路でも「特に緊急を要するもの」と「緊急を要するもの」位のランク付けをしたら良いのではと思う。それから、歩行者尊重道路に選ばれるとどういうメリットがあるかを具体的にもう少し説明する資料があれば良い。これから出てくるのかもしれないが、一番良いのが今小路通りである。今小路通りでは最初はどうだったか。社会実験だけでなく、実験等も行っていないルートは、現在とどう違うのかということがはっきりすれば良い。それから、19 ページに色々な施策が書いてあるが、「施策実施後にこのような効果があった」ということが分かるかと非常にありがたい。後は全国の色々なものが 12 ページに出ているが、スピードがどうなったかなど、このような資料を使って PR できればと思う。それからもうご存じだと思うが、道路構造令を道路管理者の責任において柔軟に運用できるようになっている。そのサンプルというか事例集はご存じだと思うのだが、表題が「地域ニーズに応じた道路構造基準の取組事例集」である。日本道路協会から出ているので参考にしていればと思う。全国的に柔軟に規定を適用してうまくやっている所があるのではないかと思う。

【部 会 長】紹介して頂いたので、事務局は探ってもらえると良い。

【B 委員】観光という立場からお話させて頂くと、鎌倉市観光協会も「歩く観光」を推奨している。これは市民に対しても同じで、休日に限定と言いつつも歩行者尊重道路を整備していくのは、ロードプライシングのあるなしは別にしても、鎌倉にとって、市民や観光客にとっても大事なことだと思う。頂いた資料を一度読んだ中では、確かに「請願書の道路」はある。D 委員が言われたように請願書の道路には「ここを指定するならここも同列になるだろう」というのがあると思う。そのため、対外的に「請願書に出された道路だから歩行者

尊重道路とした」という言い方ではなく、根拠はそうだったとしても、「歩行者尊重道路みたいなものを増やす」ということで類似したものを歩行者尊重道路として位置付けていく、という積極的な見方が良いのではと思っている。観光の立場で言うと、20 ページでみると、例えば類似した所として、観光の視点で見るとやはり JR 北鎌倉側の道、二の鳥居から JR の踏切を渡って今小路通りまでつながるあの道である。それから下馬のガード下の所から江ノ電の踏切を越えて昔の佐藤病院の前を通過して御成小学校の前に出る道は、時間帯によって一方通行だが、要は東西をつなぐ所が線路でふさがれているので、鎌倉駅の地下道以外だとその両方をやはり移動するために使っている。交通量は分からないが、請願書と同じぐらいの道として、その二つは追加候補としては良いのではないか、というのが一つである。それからもう一つ、ハンプの話があったのだが、最後のページの右側の全面カラー舗装など、要は歩行者尊重道路をきちんと鎌倉から発信していくために、今は良い物が増えているが、色は外国人に非常に分かりやすい。路側帯というのは通学路ということでは有効かもしれないが、「ここはもう歩行者優先なんだ」ということを国内外の人に示すにはカラー舗装が良いのではないか。外国人の場合は日本の法律規制があまり関係なく、歩くことが最優先という考えがあるので、自転車が来ても避けない。今後はインバウンドで外国人観光客が増えるので、明確に分かりやすいもの、誰が見ても分かるようなものは大切だと思う。

【D 委員】今の話の鎌倉駅北側の道路は今小路側から右折禁止なのだが結構入ってくる。ナンバーを見ると横浜ナンバー以外の車が結構来ている。そうすると線路上で交錯して歩行者が困る。そのようなケースもあるし、前よりは少し良くなったものの、今小路通りも時々、来訪車が標識を見落とすことがある。古いカーナビで見ているのかどうか分からないが、そのような所はやはり一番危ない所だから、注意してもらえればありがたい。例えば、「歩行者尊重道路」という文字を道路に書いてしまっても良いのか。

【部会長】法定外表示で書けば大丈夫だと思う。

【D 委員】それを、色を付けて書けば少しは良くなるのかなと思う。

【B 委員】文字で書いても外国人は分からないと思う。観光協会でも観光ルートを当然作る訳であるが、先程お話した長谷観音から大仏までは、どのガイドブックを見ても大体県道がある部分である。もし、どこかの裏道を一本歩行者尊重道路にして、そこをルートにするならば、全部ルート紹介を直す案内をする必要があるがそれは難しい。大仏通りの両方に商店があって、その店の営業に掛かってくる話なので、歩行者尊重道路と商売は対になる。

【D 委員】昨日たまたま、東南アジアの人で「大仏に行きたい」という人に会った。「歩いていくのか」と聞いたら「歩いていく」と言い、すぐにルートがアプリで出る。



【B 委員】観光協会でもアプリを作った。「歩いて行くと特典が付く」というもので、バスと電車に乗らせないで「歩くと特典が付くぞ」ということで歩くよう誘導する。そうすると、それが良いかどうかは置いておいて、歩行者尊重道路を通行してもらうことはできる。ただ、そのようなルートをきちんと分かるようにするのは大事だと思う。

【C 委員】D 委員が言われた「看板を出す」というのはお金が掛からなくて最小限の良い方法だと思う。日本語が読めなくても看板に英語や韓国語等の言語位は書ける。そのようにして、徐々に浸透すれば効果が出てくると思うので、まずは宣伝が大事だと思う。しかも、予算がない鎌倉市にとって看板を出す予算は安い方であると思う。それと、偏見で申し訳ないが、外国人の中には礼儀をわきまえない人もいる。卑近な例ではトイレの使い方が非常に汚いなど、国民性、文化の違いもあるし、信号が赤でも渡ってしまうという国もあるから、そのような所から来た人が、日本の厳しい交通制限に順応しないで「観光地だから歩く」ということもあると思う。それともう一つ、「ここに行け、あそこに行け」と指定されずに歩く楽しみは人間には必要だと思う。「通ってはいけないから通ってはダメ」というのではなくて、特に必要と思う所で、今の例にあった宣伝の紙を駅で渡すようにすれば良いのではと思う。

【B 委員】すでに、民間企業が色々なアプリを作っている。外国の人も日本の人も、紙ベースで行く人もいるが、大多数はスマートフォンを見て「ここを回れば大仏に行く」と理解している。ただそれは、歩行者尊重道路とは関係なく、それなりに主観で歩きやすく、観光しやすい道路を見ながら案内している。市の観光協会も、「歩いてあそこを見ろ」という強制はしていないので、そこは自由である。ただ、「歩く観光を進めている」ということは間違いなく、それが安全で良い道であればそれに越したことはないので、それはどんどん進めて頂ければ良いと思う。

【C 委員】「歩く鎌倉」というのはこの専門部会でもかなり意見を交わしたものだと思うし、交通規制も必要だと思う。勉強不足で分からないのだが、ハンプやシケインを常時鎌倉で実施している道路はあるのか。

【部会長】まだないと思う。

【C 委員】そのようなことも「ここは実験地域だから」ということで一箇所でも実施すると良い。今小路通りの社会実験の時に少し実施したと思う。商店の人のインタビューを行ったときに、「商売に差し障る」という意見もあったのを憶えている。車を減らしたりすると、車でしか買いに来ないお客様がいなくなってしまう、という意見もあったと記憶している。もう何年も前の社会実験だが、「こちらを立てればあちらが立たない」ということはいつでもあり得ると思う。

【D 委員】そもそも鉄道の乗降客は増えているのか。

【G 委員】微増である。土日で今お越し頂いているお客様は乗降合わせて約 8 万から 9 万人で、乗車ベースではその半分になるので、来訪者は 4 万人位である。私の肌感覚から言うと 4 万人はさほど多くない。「東京ドームで野球をやれば 5 万人入る」など色々なものがある。ただ、鎌倉にいらっしゃる方はどちらかというところ「その範囲の中の散策にくる方」なので、歩く速度が遅いというか、歩きのテンポとして、ゆっくり楽しんで頂いている所なので、駅前が混んでいるように見えることもあると思う。市内を歩く方もゆっくりのペースで歩いているのかなと思う。

【B 委員】こちらで調べた中では、京都と比べ鎌倉という狭いエリアの中で来る人数の比率・密度が非常に高いからである。休日はほとんどの道路が歩行者尊重道路並に混んでしまうのが事実だと思う。だから、それはより尊重の度合いを明確に出していかないといけない。それでも歩道から溢れてしまうと思うが。車の規制は当然あるのだが、初めから車の流れをどうするかというやり方でなくて、「歩行者優先である。車の規制は地域に合わせてやっていく」という必要最小限を行うイメージの方が良いのではないか。というのは、毎日そこで生活している人が「とんでもない」ということになるからである。

【D 委員】それは確かに小町通りは迷惑している。

【C 委員】しかし、小町通りは少し人数が減っていないか。前はもっと混んでいた気がする。

【D 委員】それは日によって異なる。

【F 委員】宣伝で申し訳ないが、この「鎌倉さんぽ地図（昭文社）」という本はものすごく良い。全部どこを歩いたら良い、どこにどんな店があって何がある。この本は「高い」と思って買ったが、読めば読むほど良いと思った。

【B 委員】私も持っているが、それは良くできている。

【部会長】色々意見を頂いたが、まず 16 ページに、市としては歩行者尊重道路を今までの 4 本にさらに 3 本増やす、という提案があるが、皆さんの意見だと「全部歩行者尊重道路で良い」や「少し観光ルートのことを考えながら設定したらどうか」など、ルートの決め方について意見が出た。それについて事務局としての見解はあるだろうか。やはり限定して「ここだ」と定めたいというのが事務局の判断か。

【事務局】事務局としては歩行者尊重道路をある程度明確にして、「ここだ」という形で定めたい。

【D 委員】小町大路は歩行者がほとんど歩いていない。裏道が真ん中であって、抜けられる

から車ばかりである。今ではあそこの自転車の方が怖い、それ程観光で歩いている人はいない。それよりも先程言われた、縦の線となる二の鳥居から今小路や佐藤病院の所が問題だと私は思う。

【C 委員】混雑して、交通事故の件数がそのような所で増えているのか。

【部会長】確かに交通事故の件数はマルが多く付いている。

【D 委員】そこは比較的車のスピードが出る。それに併せてなのだが、今、電線類の地中化の話をしているが、私は反対である。電柱の存在が安全面で役に立っている所がある。

【C 委員】徐行してスピードを落とす。御成通りなどはまさにそうだと私も思う。

【B 委員】今、言われた 16 ページの部分で「3 つ追加したい」ということは、少なくとも私はこれで良いかなと思う。ただ、これでもうおしまいで後はやらない、という形ではなく、今後ますます状況が悪くなっていくことは目に見えているので、そういう含みは必要だと思う。それから、歩行者尊重道路で長谷駅前がどうしても引っ掛かる。一番問題なのは長谷観音から大仏で、県道なので言わない、言えないというのでは、交通計画的には少し弱いと感じる。だから、県道であっても市から歩行者尊重道路に位置づけるぐらいの県道である、ということは市としては発信するべきだと思う。

【D 委員】明月院から建長寺、裏八幡の辺りは細い所がある。大体ルートは北鎌倉で降りて向かう。

【C 委員】また学生も通る。

【D 委員】雨が降っていると北鎌倉駅は前の電車で降り切らないうちに次の電車が来てしまう。それは追々で良いのだが、県と相談しながらそういうこともやって行くと良い。

【事務局】今回は、あくまでもこのような形で事務局として案を示させて頂いて、それ以外の道路の部分でどうかという意見を吸い上げるのも今回のテーマであったので、それは意見を出して頂いて検討したい。

【D 委員】今日は専門部会でここは決定機関ではない。今度は意見を検討委員会に出して、そこで決めたものを市へ提出することになる。法的な意味付けはないものの、「やはりこれをやっていこう」と、例えば市の広報なり何なりでアピールすることが必要だと思う。アピールするだけでこのような問題は全然違う。お金が掛からないから良いのではないか。

【部会長】16 ページについては、最後まで見据えた考え方が必要だと思う。つまり、ここで書いて挙げたとしても、「うちはイヤだ」と言って沿道の人が乗り気でない所もあるかも

しれない。逆にここに載っていないがやって欲しいと思っている方もいるかもしれない。だからおっしゃる通りで、そういう所も追加する可能性はある。そういうことを考えた時に、これはアメリカの例なのだが、住宅地の中でそういうのを付けて欲しい、というのを今は自治体単位で書き、市役所に要望を出す。当然予算に限界があるから、年間でできる箇所は決まっている。それで 100 点満点の点数付けをするのだが、交通量や事故等色々な評価項目があり、合計 100 点満点で一番緊急性が高い所から優先してやっていくという方法がある。今回も、20 ページのように候補が並んでいるものの、当然これだけを一度にできるはずがなく、順番にやっていかざるを得ないので、それはやはり緊急度と地元の要望があるかどうか等で優先度を付けていくシステムを作ってしまった、この 16 ページから 20 ページの最後まで行く道筋を決めた方がうまくいくと思う。もし良ければ、次回にその辺りのシステムを紹介する。鎌倉流の決め方を工夫したいと思う。それと、例えば「ハンプ」について恐らく誤解されている方が多くいる。「つまづくのではないか」などである。ただ、E 委員に言って頂いたように、今回、国が用意してくれた正しいハンプはそのようなことは一切ない。実はこのハンプはゴム製で持ち運びができ、貸し出し可能なので、例えばこの辺りの駐車場にでも置いて、希望する住人の方に「何月何日にハンプの展示会をやるから来てくれ」とか、そういうこともある種のイベントとして盛り上がるかもしれない。周知の仕方をうまく考えていけばそれ自体が歩行者尊重道路のアピールにもなるのではないか。

【E 委員】交通計画の議論をする時に、鎌倉は今までも交通計画について歴史があって、色々な実験もされて来たので、それはきちんと評価しないといけないと思っている。19 ページの所に「既に進められている施策」とあるが、この中でこれは一応完成図ではあるのだが、評価に関して、例えば、歩道が両側にあることは別に解決ではなくて、多くの歩行者交通量があってそこで大変なことが起きている可能性もある。どのように見取り図を作るのかは了解があるが、今までやって来たものに関してはきちんと評価して、効果があったものについては「効果があったものにはこのようなものがある。では、他の地域で適用できないだろうか」というヒントがあるかもしれないし、一方で、長くやっていたが「まだ課題がある所ではこんなことが起きている」というものが出てくると、次の計画の見直しなど、PDCA サイクルを 2 巡目、3 巡目させるためのヒントになると思うので、きちんと評価してあげることが重要だと思う。歩道があることがアリバイになってはいけないので、「本当にそこが安全なのかどうか」という評価が必要である。観光の立場で、外国人や来訪者が、いかにその道路を評価しているのか、という視点も必要になってくると思う。それと、もう一つはゾーン 30 について、この「30」という言葉で非常に危惧していることが二つある。一つ目は「全然認知されていないのではないか」ということである。私は、東京都で「安全運転管理者講習」の講師をやっているのだが、大体、ホールに少なくとも 200~300 人、多くて 900 人の事業者の方のうち、その中で「ゾーン 30 という言葉を知っている方は」と手を挙げて頂

くと1割もない。多分300人いたとしても6人ぐらいしか挙げていない。ゾーン30が誕生して3年位経つのにまだこの状態であるので、そのような素晴らしい理念があるなら伝えないといけない。日本のゾーン30の標識はすごく小さいが、海外に行くと「進入禁止」や「駐車場がある」という標識の4倍ぐらい大きいゾーン30の標識があって、国際免許を持っている日本人が運転したら絶対分かるものである。だからそういった、ドライバーや道路利用者に伝える工夫が必要ということである。もう一つの懸念は、「時速30キロ規制だったら私は時速28キロで走るぞ」という人が出てくるのが問題である。18ページの図は良く出て来て、「事故が起きた時に時速30キロ以下に抑えられていれば致命傷確率が減る」という話なのだが、これは事故が起きた後の話なので、事故が起きるのかどうかの予防という「そこに歩いている子どもが安心して歩けるか」というグラフではない。万が一のことが起きた時のグラフである。歩行者を尊重できる速度が時速30キロだとは思っていない。先程ご説明の時に、実際の速度が実は時速30キロ近かったらどうするのかということで、恐らく「目標値を時速30キロに置くのはちょっと怖い」という裏が見えたのだが、私は同意している。「実際の速度が時速30キロ以下になれば良い」というのは鎌倉の生活道路ではやってはいけないことだと思う。具体的に何キロになるのかは分からないが、「30」という言葉が魔法の数字になってはいけないと思う次第である。

【C 委員】本当に時速30キロは安全なのか。

【E 委員】時速30キロはドライバーにとっては非常にストレスフルなので、ものすごく低速走行している気分なのだが、同じ人が歩行者尊重道路に入って時速30キロの車が通ったら「なんだ、この荒い運転は」と恐らく怒る。同一人物であっても変わってくる。住民の方がスピードガンで測って「時速30キロはこんなに早いのか」と驚くことがある。

【C 委員】バスが時速35キロであると思う。

【E 委員】バスの平均速度は幹線道路も含めた平均で時速35キロと言っているのだと思うが、生活道路の中で時速30キロが完璧に安全な速度だとは思わない。

【部会長】17ページの内容については如何か。基本的な考え方と検討方針として、いくつかあるのだが、まず1番目が「自動車の速度抑制である」と書いてあるのだが、速度抑制はもちろん良いとして、やはり生活道路だから、一番多いのは交差点の出会い頭事故であるので、ドライバーの注意喚起をするというのも一つの大きな目標だと思う。

【D 委員】それに関連して「歩行者尊重道路は休日の自動車利用抑制対策を実施して」と書いてあるが、別に休日だけでなく、毎日やれば良いと思う。休日に限定しなくても良いと思う。

【部会長】ハンプも休日だけ付ける訳ではない。付いたら平日も付いている訳だが、ただ 3 ページに赤字で「休日の交通対策」とある。その辺りはどう考えるか。

【事務局】歩行者尊重道路は 20 の施策の一つで、20 の施策がもともと休日の交通対策であった。そのような中で、例えば平日まで含めると、どうしても通学児童に対する施策というように、議論の幅が少し大きくなるという意味もあり、あえて「休日の交通対策」とした。当然、ハンプをつければ平日も一定の速度規制になると思うが、それだけで良いのかと言われると、平日においてはさらにそれ以上のことが必要になる可能性があるので、「休日」と限定している。

【D 委員】鎌倉の中を見ても、最近は何日も休日でも人が多い。だから、休日限定でなくても良いのではないかな。

【部会長】先程の説明だと、例えば「通学路問題ではない」ということを言いたいのか。そのような視点であるということがどこかに書いてあれば良いのではないかな。確かに、通学路の議論まで始めると、全然違う委員会になってしまう。17 ページについても一つ、「200～300メートル」と置く場所を限定しているが、それは、恐らく後で手足を縛る話になってしまうと思う。道路毎に全然状況が違うと思うし、説明にあったようにガレージ等があって、ハンプは単独には中々置けない。結局、交差点にしか置けないということが多いので、そうすると交差点の間隔が何メートルかで決まってしまうたりもする。あまり数字を出さず自由にした方が良いのではないかな。それと、交通規制についてあまり書いていないのだが、それはあり得るのか。休日の歩行者が多くいる場合には歩行者天国にするなど、道路管理者対策だけでなく、交通管理者対策としての施策メニューも入れておいても良いのではないかな。

【事務局】これまでの今小路通りの社会実験の経過を見ると、やはりどうしても交通規制が入ると住民との合意形成が難しいというのがある。

【部会長】それは分かるが、交通規制を施策メニューから外すこともないのではないかな。地元から「やろう」となったら住民との合意形成はクリアできる可能性がある。

【D 委員】例えば小町通りも休日は進入禁止だが、土曜日は確か進入しても良い。ところが、事実上車が入って来ない。人が溢れているからである。平日も商業車が入ってくる位で、入って来たらドライバーが歩行者に怒られる。

【部会長】最後に「カラー舗装」という言葉が色々出てくるが、例えば 20 ページの右上の日本橋の写真は、「カラー舗装」の事例ということで良いのか。

【事務局】これそのものはカラー舗装ではない。

【部会長】カラー舗装がどういうイメージなのか。「この日本橋位までお金を掛ける」という言い方だと雰囲気が大きく変わる。道路が全部緑や全部赤だと、「鎌倉でそれをやるのか」となる。その辺りの言葉の表現をどうするか。カラー舗装と限定せずに行うのか、整理した方が良い。

【事務局】「舗装の材質を変える」などの表記を検討する。

【部会長】その辺りを少し整理して頂きたい。それでは後1回、来年の1月に議論するということとしたい。最後に事務局から何かあればお願いします。

【事務局】今後の開催予定について説明する。次回の第27回専門部会の開催については、来年の1月頃を予定している。開催案内については詳細が決定次第連絡する。次回も宜しくお願いします。

以上