

日時 平成 24 年 11 月 19 日（月） 午後 6 時～午後 8 時 10 分

場所 鎌倉市役所・講堂

議事

1. 確認事項

【事務局】第 3 回専門部会議事録については、確認頂き修正の要望はなかったため、これをもって確定でよろしいか。

【委員一同】異議なし。

【事務局】なお、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、配付資料は全て情報公開の対象としたい。

そのため、議事録も原則公開となる。

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

【委員一同】異議なし。

2. 議題

（１）本日の部会の進め方

（事務局から資料の説明）

（２）特異日、特定箇所のか考え方について

（事務局から資料の説明）

【部会長】今日はスケジュールと位置付けの確認、及び資料 3 ページから 7 ページの特異日・特定箇所について考えるということである。委員の合意の中で、こんなデータがありそうだということを例示して頂く段階である。また、バス IC データもある。使えそうなデータが揃ったら、おおよそ年に何日くらい特異日があるのか、どのような場所が問題なのかが分かって来るのではないか。

何かここまでで質問、意見はないか。

【●●委員】資料 7 ページの、1 位から 4 位と 10 位のグラフだが、縦軸の 0～35 という単位が km・時であるが、これはどういう意味か。

【部会長】スラッシュではないのか。

【事務局】1 時間当たり何 km というわけではなく、1 時間に渋滞した累計である。資料 3 ページの上の枠に記載しているが、時間×距離という概念である。

【●●委員】資料 4 ページのグラフ右下に書いてある定義が分からない。

【事務局】 VICS データについては、道路には感知器が設置してあり、5分に1回データを測定している。従って、1時間では、最大12回のデータが測定される。その中での感知が、車速が10km/h以下だと渋滞、20km/h以下だと混雑と判断される。資料5ページと6ページの地図情報だと、赤色と黄色というような分類になっている。このようなデータを累計したのが、時間×距離として表現している。

【委員】 資料7ページの表は鎌倉市全域のVICSデータを合わせたものか。

【事務局】 そのとおりである。

【委員】 朝のうちは混雑が少ないという意味だと思うが、この単位が分からない。交通量が少ないので、渋滞が少ないということ、この図は示しているように思う。

【事務局】 渋滞が少ないというわけではなく、この各測定の累計が、この図である。7時台～19時台のデータを時間当たりに分解したものである。

【委員】 このkm・時をどう考えるかより、朝のうちは地図の赤い部分が少ないから量が少ないという意味か。

【事務局】 朝のうちは発生していない。例えば、資料7ページのグラフの1月10日だと、16時台がピークとなって渋滞が発生している。

【委員】 感覚とkm・時がまだ結びつかないが、何となく分かった。

【事務局】 補足する。資料5ページの1月10日の渋滞状況を見て頂きたい。7時台や8時台だと赤色が鶴岡八幡宮と長谷ぐらいである。9時台もそれほど赤色は多くないが、10時台になると渋滞が一気に広がっており、それらの累計である。

【委員】 kmというのは赤い線の長さということか。

【事務局】 そうである。

【委員】 時間の方は割り算なのではないか。掛け算になるのか。

【事務局】 時速ではなく、距離なので掛け算である。

【委員】 要するに30kmの渋滞があるということなのではないか。

【事務局】 渋滞の延べ延長が1時間の中で30km発生していたということである。

【委員】 1時間の中でなら、掛け算ではなく割り算なのではないか。

【事務局】 発生回数を掛けているので、割ってはいない。計算式としては発生量となる。

【委員】 資料5ページとの対応で感覚的には分かったが、1時間当たりというと普通は掛け算と考えてしまう。

【委員】 kwh（キロワットアワー）と同じで、渋滞のエネルギーみたいなものだと思う。

資料4 ページ右下の混雑は 20km 時速以下、渋滞は 10km 以下とあるが、この km・時と、混雑は場所としては比例するものなのか。

【事務局】 こちらの累計は混雑と渋滞を合わせた延長である。

【●●委員】 特にそこに関係があるわけではないということか。

【事務局】 混雑・渋滞というわけではなく、渋滞もしくは混雑が発生している時間の延長である。

【●●委員】 了解した。

【部会長】 他に何かあるか。

【●●委員】 ある瞬間のある時間帯に鎌倉市内に何キロの渋滞があるのかを読み解く時には、12 で割れば良いわけか。

【事務局】 平均ということであればそうである。

【●●委員】 12 で割れば良いということは分かった。7 ページのグラフで、朝の 7 時～19 時までの青い点の合計が、230km になるということか。

【事務局】 そうである。

【部会長】 資料4 ページのグラフは km に「日」を掛けるのか。

【●●委員】 5 分ごとの時間の渋滞長を 1 日分足した数字ということではないのか。

【部会長】 多くの市民の方に見て頂くわけだから、縦軸は分かりやすい名前にして欲しい。

(3) 20 の施策の再評価について

(事務局から資料の説明)

【部会長】 個々の施策の必要性の見直し、修正、追加、補充や、廃止等について、まずは平成 7 年度をベースとして、それを踏まえて世界遺産登録などを考慮した上で、地区交通計画を再構築するイメージ図が資料 8 ページである。資料 9 ページから、すでに 3 回の部会の中で色々なご意見を頂いているので、それを踏まえて議論して頂きたい。

【●●委員】 資料 9 ページにある、パーク＆ライドについて、七里ガ浜・稲村ガ崎・江の島・由比ガ浜の 4 箇所を実施しているが、今までの利用状況は行政から見ていかがか。

【部会長】 何回か前の会議でデータは見せて頂いているが、改めて説明して欲しい。

【事務局】 パーク＆ライドは平成 13 年から実施しているが、当年の七里ガ浜、由比ガ浜駐車場の利用者数は 1,393 台であった。平成 19 年になると、江の島・稲村ガ崎の駐車場も含まれ 10,513 台となり、平成 21 年は、震災前だが 13,078 台ということで年々伸びている。震災の

時に一時減少したが、平成 23 年はまた盛り返している。今では、毎日のようにパーク＆ライドの問い合わせがある状況である。

【●●委員】パーク＆ライドで、由比ガ浜駐車場には十分な駐車スペースが見受けられる。当該駐車場は何台くらい入れるのか。

【事務局】200 台である。

【●●委員】平成 13 年の利用者台数の 1,393 台は年間の台数であるのか。

【事務局】そうである。

【●●委員】週末だけとかウィークデーを入れても大体順調だということか。

【事務局】ただ、パーク＆ライド駐車場は、一般の利用者も使用することができる。

【●●委員】小町通りの商店の方に伺ってみたが、パーク＆ライド利用者はたくさん来るわけではないという話もあった。このパーク＆ライドをもっとPRして、利用者が一度利用して、これはとても良い施策だと思えば、次もパーク＆ライドを利用しようと思うのではないか。さらに利用してもらうために、おまけとか、ポイント制度とか、スタンプを押して次回ここまで来たら、どういうサービスをするとか、子供じみているかもしれないが、そういうこともやった方が良くないではないか。

【事務局】先程事務局から説明させて頂いたが、現在パーク＆ライド駐車場利用者のアンケートを行っている。設問の中にも『駐車場を利用した目的は何ですか』とか、『以前、何回利用してみましたか』などの項目を入れている。これから集計を行う中で、●●委員が述べたようなシステムの改善が必要になれば、変えていきたいと考えている。PRについては、以前「るるぶ」等の観光雑誌に掲載していたことがあり、非常に多くの問い合わせがあったが、市の事業仕分けの中で、無駄ではないかということで予算が削減されたのが現状である。そういう中で、やはり観光雑誌への掲載が必要ということであれば復活させたいと考えている。

【●●委員】了解した。

【●●委員】パーク＆ライドの件に関しては、宣伝が行き届かないから使われていないのではなく、使える人が少ないから使えていないのではないかというのが、交通事業者としての考え方である。資料 12 ページに地図があるが、由比ガ浜、稲村ガ崎、七里ガ浜の位置と、鎌倉の観光地の位置関係を見てみると、主たる観光客が首都圏の方から来るとすると、どうしても鎌倉市内を通過しなければならない所にあるから利用がなかなか進まない、あるいは市内の交通緩和に繋がってこないのではないか。交通緩和に繋げるのであれば、逗子から国道 134 号に迂回させない限り、恐らく大半の車は、朝比奈の方から入って来ざるを得ないということになってしまう。その辺りの問題として、恐らく鎌倉霊園の問題もあるのだろうが、そこを根本的に考えていかない限り今の既存駐車場で実施しても、結局抜本的な効果は得られないと思う。

【事務局】議会一般質問でも、同じようにパーク＆ライドの拡大、特に朝比奈方面の駐車場を何とか整備できないかという意見を頂いている。12月議会でその点も踏まえて、提案をしていきたいと思っている。

【●●委員】朝比奈方面には、空いているスペースは全然ないのか。あの辺りの道はほとんど通らないので分からないが、交通問題を議論するときには必ず朝比奈の問題が出て来る。鎌倉霊園の駐車場を利用させてもらうことは不可能なのか。

【事務局】鎌倉霊園周辺の駐車場整備については提案していきたい。先程●●委員が述べたように整備は必要だと認識しているので、今後、国、県、NEXCO等に要請していきたいと考えている。

【部会長】可能性があれば是非願います。他に質問や意見はないか。

【●●委員】金沢鎌倉線のバス追い越し現示については、岐れ路から大学前までは距離が300mくらいしかない。確かにあそこは道路幅員が広いから、実施しようと思っただけできない訳ではないと思う。しかしどの程度の効果がどれだけあるのかや、例えば道路の左側をバス専用にして、普通車に真ん中を走行させる方法もある。この様な検討を過去に行ったことはあるのか。

【事務局】資料17ページで大学前の道路幅員が8m、酒屋の前が9mということで、●●委員が述べたように、金沢鎌倉線の中では唯一車道幅員が確保できる区間だが、具体的な検討は行っていない。ただ難しいとは思っている。

【●●委員】難しいのは皆分かっているので、やってみる手はないのかと言っただけである。

【●●委員】当該路線を運行している交通事業者として、まず専用の道路を使えるというのは大変ありがたい話ではあるが、現状は、1時間に4本ないし5本程度の運行本数である。バスが通らないときは一般車が使うことになってしまうので、結局形骸化する恐れがあるため、モラルの問題がある。現況の道路幅員は8～9mなので、確かに3車線化はできなくはないと思うが、そのためにはバスが歩道いっぱいまで寄って走行するようなイメージになるので、今度は歩行者の歩行環境をどうするのかという問題もある。折角良いことを言って頂いて事業者が否定するのもおかしい話だが、果たして現実的にどうなのかと考えている。さらに、バス追い越し現示は社会実験にするような話なのかなと思う。正直、バス事業者としては、何かあった時に必ず正面衝突になるため、非常に安全面について不安がある。それを払拭しようとする装置的なものなりマンパワー的なものなりを掛けて行かないとできないとすると、恐らく容易に社会実験できるような内容ではないのではと感じた。

【●●委員】追い越しにすると前から車が来てしまう。ちなみに大塔宮からのバス本数は現在何本くらいか。

【●●委員】運行本数は1時間に3本、4本なので、全路線バス本数を合わせると10本くらいになる。ただ北鎌倉から来る江ノ電バスもあるので、八幡宮前の信号をやたらといじると逆

にうまくいかないのではないか。

【●●委員】例えば岐れ路から国大前までだけでもバス専用レーンを実施してみるというのは如何か。正面衝突しないから、大丈夫である。

【●●委員】バス現示については、10年ぐらい前から案が出ている。いざやろうと話題に出た時点で交通事業者がそのようなことを言うなら、もっと前から言って頂いていれば無駄に資料に載せなくて済んだのではないか。

【●●委員】今回は、前回の再評価という話である。ただ今言っているのは社会実験としてやるのには非常に課題があるということである。

【●●委員】それは何年も前から交通事業者も出席していて、分かっていることである。私は今年から出席したが、いざやろうとしたら、今度は否定するとはどういうことなのか。もっと前から否定したらどうなのか。

【部会長】20の施策を今日から再評価しようということである。

【●●委員】今日の提案でのマンパワーについては、まさに社会実験の時は必ず警察官が出ないは無理だろう。

【部会長】考えてみたら道路工事をやっていると思えば良いわけである。

【●●委員】ただ、誰か交通誘導をする人が必要である。

【部会長】ガードマンが100人くらいずっと並んで、対向車線や沿道から車等が出てこないようにする必要がある。工事現場の周りで人がたくさんいるというイメージだと思う。

【●●委員】相当限られた休日の話だから、そういうのを考慮した上で実験しないと意味がないと思う。だからあまり安全性は問題ないのではないか。

【●●委員】私も最初は良いアイデアかと思ったが、こうやって改めて聞いていると非常に難しいと思うのが、率直な感想である。

交通事業者に聞きたいのだが、この特異日の特定時間に金沢鎌倉線の浄明寺から十二所地域に住んでいる方が、鎌倉方面に出るのに非常に時間が掛かるというのは大きな課題の1つだと思っているが、例えば、小さなバスで金沢鎌倉線を金沢方向へ行って、ハイランドを抜けて名越のトンネルから鎌倉に出る周回路線を考えた場合、法性寺のクランクの踏切や、トンネルは問題となるのか。名越のトンネルから下馬方向は混むが、それでも何分の1の時間で済む。私も朝比奈方面から入って来るときは、ハイランドを抜けて大町に入る。もちろん、遠回りになるが、時間はずっと早い。十二所に住んでいる人もハイランド入口まで歩き、そこからバスに乗ればずっと早く鎌倉駅に出られるというのは、現実的な話なのではないか。

【●●委員】問題は、踏み切りの先の交差点を右に曲がれるかどうかである。

【●●委員】踏み切りを渡った後のことか。

【●●委員】トンネル方面に曲がれるかどうか。曲がれないと逗子駅まで行ってしまうことになる。

【●●委員】現在、若宮大路は時間帯により左側をバス優先にしているが効果はあるのか。

【●●委員】バス優先にしないよりはましだと思うが、ただ距離が短いので、抜本的な効果が出てこないと思う。やはりバスレーンは、ある程度距離があって初めて効果が出るので、1～2km走っても結局渋滞のスタート地点とあまり変わらないのでは、大きな効果はないのではないかと。ただ整備して頂いていることは大変ありがたいと思う。

【事務局】●●委員が述べた鎌倉駅東口から下馬間については、以前社会実験を実施した。その当時左折レーンをバス優先レーンにしようということで、多くの交通誘導員を動員した。警察の協力もあり、社会実験中は違法駐車もなく非常にうまくいったが、実際に優先レーンとして運用した際には、やはり違法駐車によりバスが止まってしまう。先程●●委員が述べた様に、短い区間で実施しているので、時間的には数分短縮しているが効果が顕著に表れていないのが現状である。

【●●委員】世界遺産関連のワークショップでよく出て来るのだが、シンガポール並みに厳しく規制したら良いのではないかと。

【●●委員】ロードプライシングは、以前、交通のワークショップで議論したが、結局あれは鎌倉では無理ではないかという結論があったような気がする。

【●●委員】シンガポール並みにというのは、違法駐車等に対しての話である。違法駐車と違法駐輪は交通の流れを相当邪魔している。

【●●委員】違法駐車は、徹底的に取り締まった方が良く個人的に思う。

【●●委員】何万円か払わなければならないようにすれば極力停めなくなるのではないかと。

【●●委員】若宮大路の段葛から八幡宮方面の2車線道路は、いつも違法駐車が多い。

【●●委員】あの辺りで難しいのは、商店への荷捌き車両であり、短時間の駐車も取り締まるようになると、都市機能が止まる恐れがある。

【●●委員】荷捌き車両はチケットをもらって、それを貼れば良いのではないかと。

【●●委員】以前と比べて、若宮大路の違法駐車は減少していると思う。

【●●委員】農協の直売所の辺りは取り締まりを強化したら良いと思う。

【●●委員】取り締まりは、なかなか難しいのではないかと。

【部会長】この20の施策については、社会実験を実施しながら今日に至っている。

【●●委員】昔は若宮大路から1本入った小町大路が表通りだったと思うが、例えば小町大路と若宮大路を利用して、どちらか一方通行にするという社会実験はどうか。

【●●委員】あの道路の狭さは、最高速度を 30km/h に制限するなどして、人と車がアイコンタクトを取りながら抜けていくぐらいにしないとだめである。

【●●委員】今小路通りも同じではないのか。

【●●委員】今小路通りもそうであるが、双方とも道路幅員が狭い。

【●●委員】でも両側通行である。

【●●委員】鎌倉での交通機能を満たすためには、一方通行化を検討したら良いと思うが、なかなか沿道の人々の理解が得られない。

【●●委員】それは分かる。

【●●委員】議論が少しローカルになりそうなので、少しだけ視点を変えて良いか。

今日の事務局のお話を聞いていて、これから社会実験を実施するときに重要なのは、先程も●●委員が述べていたが、やはりコストが掛かる点である。従って、ハード施策よりもソフト施策の方が良いというのが 1 点目である。2 点目は世界遺産を目指すのであれば、今まで日本人を対象にハード・ソフトの施策を実施してきたのに対し、これからは外国人の観光客にも対応できるようなユニバーサルな社会実験は必要だということ。3 点目は最も重要だと思うが、皆さんが今までアイデアを出されたような社会実験は、多分それだけでも単体で、何千万円とか何億円も掛かるような、高コストとなるため、その財源の確保を鎌倉市はどうするのかということ。『高齢者の方々にかけているコストを削ってでも社会実験を実施する』というのは絶対無理であるので、稼げる社会実験はないのか、ということももう少し考えた方が良くと思う。これまでは税収で上がった財源をどうやって分配するのかというのが社会実験の肝だったが、これからは、社会の稼ぐ仕組みとして交通施策と観光施策の両面で考える必要がある。そうなるとなかなか単路部のハード施策といっても、先程の PTPS (Public Transportation Priority System) も含めて、短期的に実施する財源の調節等が難しいのではないかと思いますので、事務局の意見を伺いたい。

では、何が考えられるのかということ、全ての人に使ってもらえるかどうかは別として、資料 11 ページにそれとなく書かれているが、情報提供、広告戦略がどこまでうまくいくかという課題があるにしても、外国人の方や、若い人たちに使ってもらえる仕組みとして、例えばスマートフォンとか携帯電話を使って、新しく民間にアプリを開発してもらって、うまく活用すれば、財源を今までの公共事業のように使わなくても情報をコントロール、あるいは提供することで社会実験をうまく回せる仕組みになるのではないだろうか。

最後に資料 18 ページのところで、世界遺産手形を提案されているが、例えば頼朝手形とか、北条政子手形でも何でも良いと思うが、そういったものを携帯電話で提供することで、今までは現金を払ってやりとりしていたが、例えばそれを Edy とか SUICA とかの携帯端末で、料金の収受もできるのではないか。そういった仕組みの中で、例えばバス事業者の中で先程の IC データの資料にもあったように、PASMO や SUICA が使われていると思う。そこでバスや江ノ電に乗りながら、アプリを見て渋滞を避けたり、賢い行動ができるような支援の仕組みがあっても良いのではないか。その中で例えば鎌倉フリー環境手形の中にその方法を使えば、

広告等を出すことができると思う。あと鎌倉には良い民間事業者や、若手のIT関係のベンチャー企業もたくさんあるので、例えばそういったところに広告を出して頂くとか、従来の事業者の方に広告を出して頂くとか、若い人たちにこの観光手形を使ってもらうような仕組みを、来年度以降の社会実験でも検討されては如何か。

資料 11 ページのスマートフォンを使った社会実験について、事務局がどのように考えているのかご意見があれば伺いたい。

【事務局】 ●●委員が述べたように、まず社会実験については、来年度の予算は議会の承認が必要であり、ご存じのように鎌倉市は財政難ということで、社会実験は国の支援をもらって何とかできないかというのが財政当局の見解である。従って提案のあったハード的な何千万円、何億円という社会実験は難しいと、事務局では考えている。スマートフォンについてはこれから使い勝手やシェアが大きくなって来るので、色々な方々からアイデアを頂いた中で、できる限り委員の意見を社会実験案に取り入れていきたいと思っている。事務局としても勉強して対応したいと考えている。

【●●委員】 例えば資料 4 ページのグラフについては画期的だと思ったが、こういったグラフから、3連休の中日が非常に混むというのが分かっている。そうすると例えばトップ 16 日とか 20 日ぐらいが混むということが分かっているので、テレビコマーシャルを打つとか、NHK のニュースで言ってもらった方が、余ほど低コストで効果的なのではないと思う。何億円かけるよりも、NHK のニュースで、天気予報のついでに渋滞予報みたいな形で『去年はこのような感じで渋滞していたので、今日は3連休の中日なので皆さん鎌倉に行くときは混雑覚悟して行きましょう』とか『パーク＆ライドがあるから使ってください』と言ってもらっただけで、お金を掛けずにできるのではないかな。そういった渋滞情報は、携帯電話を活用すると安く提供できると思う。コストを掛けずに上手く観光客に知って頂き、混雑を解消できるのではないかなと思う。

【●●委員】 自動車流入の抑制は、必ずしもロードプライシングで課金をするというわけではない。要はこの市域内で問題になっているのは、特異日に市外から流入する車によって道路のキャパシティが失われることである。そのキャパシティの問題として1番多く来るのは恐らく朝比奈だろうという話をしたが、朝比奈で車を止めることが難しいというのであれば、例えば特異日だけ朝比奈からは車が入れないようにする、要は公共交通以外、例えば朝比奈の交差点の所から鎌倉市内に入れるのは青ナンバーの車だけだという規制にしてしまう。一般車に対しては中に入れないので乗用車で来ないで下さいと言うなり、もう少し空いている迂回経路で鎌倉のバスライドに誘導するなり、と言うのであれば基本にお金は掛からない。果たしてそこを跨いで生活されている方にとってどうかという問題ももちろんあるが、いずれにしても、特異日に交通規制をかけたところでそんなに影響はないのではないかな。

【●●委員】 交通規制は市側から警察にお願いをして、警察に動員してもらうことになるが、その人件費は市の負担になるのではないかな。

【●●委員】 基本的には止めるだけなので、マンパワー的にもそれほどではないと思う。

【●●委員】 その1つとして、逗子からしか入れない方法がある。

【●●委員】 そこも合わせて情報提供すれば良い。恐らくダイナミックにというのは特異日だけということである。それが1つの解決策なのではないかと思う。

【●●委員】 ロードプライシングを実施するなら、何万円以上払わないと入れないくらいの課金をする。その課金を色々なことに使い皆がうまくなるように考える。補償については、パーキング業者がまとまっていないのも問題だが、それなりに歩いてまわる人も多くなれば、駐車スペースは賑やかな商売の場にでもできる。そういう工夫を念入りにすれば、ロードプライシングを1回やってみるのは面白いと感じる。

【●●委員】 ロードプライシングという言い方よりも、例えばおもてなしプライシングの方が良いかもしれないが、鎌倉にお金を落として頂くとか、先程の朝比奈の交通規制をするためのコストに使うとか、きちんと循環が可視化できるような仕組みの中で、ロードプライシングを行うのは、社会実験としては良いのではないか。

【●●委員】 やはり混む時期だけど、電車で来たら案外空いていて、観光客にとって歩く観光が良かったというようになる気もする。

【●●委員】 ロードプライシングの方の話に進んできたが、やはり市内の業者が協力してくれなければ何もならないので、商連の立場でいうと非常に難しいということは分かって欲しい。

【●●委員】 車両が抑制されれば、区域内では人の歩行環境が豊かになるので、そこで商売ができる仕組みも考えていかないと、なかなかロードプライシングはできないのではないか。

【●●委員】 道路の課金だけでなく、地元の事業者、観光事業者に限らず、商工業者に対してお金が落ちる仕組みをきちんと考えた上でロードプライシングを実施するということである。ロードプライシングで得られた収益は、こういう社会実験のコストだとか、事業者、商工業者に対する利益など、循環の仕組みがうまく可視化できるかどうかにかかっていると思う。そこはやってみる価値はあると思う。すぐにできるかどうかは別として、そこは検討の課題になって来るのではないか。

【部会長】 資料9ページの抑制策に対して、1つは朝比奈の規制、もう1つは今までにないタイプのロードプライシングを考えたらどうかという、2つの案が出ているが、それぞれについて、あるいは第3、第4があれば意見を頂きたい。

【事務局】 先程●●委員が述べられた規制には予算が掛からないという考え方であるが、実際には周知をする必要がある。正月の三が日の規制は昭和48年1月から行っているが、周知でかなりの費用が掛かっている。警察は2、3日であれば署長規制で実施できるが、仮に朝比奈を止めるということになれば、ある程度の市民の合意を持って規制をしなければならない。特に今小路通りと違い幹線道路なので難しい。予算を掛け、尚且つ周知をしなければならないということで、簡単ではないということだけ認識をして頂きたい。もし実施するということであれば、時間を掛けて検討しなければならない。

【●●委員】恐らく、流入規制を実施しても車で来られる方のために、逗子市内を通す話になれば、沿道の事業者、沿道の自治体とも調整しなければならない。ロードプライシングやシステムだけでも相当なお金が掛かって来るので、その辺りはどうなのか。もう1つはPRの話が事務局からあったが、いずれにしても総合的な交通情報の提供が必要という話になると思う。要は、それと合わせた形での展開というのもあり得るだろうと考える。更に、あくまで特異日だけどうにかしようということを考えることはできると思った。

【●●委員】先程幹線道路を止めるのは難しいという話があったが、正月と同じハイランド入口で止めるなら割合容易なのか。

【事務局】正月の三が日を規制しているから、やることは大丈夫だと思うが、区域内の方、住んでいる方については、通行可能にしておかなければならない。

【●●委員】それは正月の手形を使えば済むことではないのか。

【事務局】区域にお住まいの方だけで無く、地域の皆さんを通行可能にしなければならない。

【●●委員】朝比奈で止めるよりは、少しは良いのかもしれないが、同じくらい大変だということか。

【事務局】そうである。

【●●委員】議論が色々あるが、ロードプライシングにしても、その規制にしても、世界遺産登録後の鎌倉をどうするかという覚悟の問題だと思う。交通施策を含めて。その覚悟なしでやっても全然意味がないので、鎌倉市が本当に思い切ってやろうとする意欲があるのか。それとも、条件はみんな難しいに決まっているのでダメです、といういつもの常套手段に出るのか、その辺りの覚悟の問題だろうと最終的には思う。その覚悟を決めるために、本当に鎌倉市はこういう街にしたい、だから交通はこうする、という行政側の姿勢や、市民の皆さんにもここは協力して欲しいという覚悟がないと、ここで色々議論して、『やはり難しかった。できなかった。』では、第3次の交通施策をやらなければならなくなる。本気でやる気があれば、皆がそれなりの覚悟をして少しずつ譲るところは譲り、協力してもらうところは協力してもらおうという、そこがまだ良く見えない。本当にその気持ちでやるというなら、世界遺産登録後にロードプライシングを実施した場合、交通を止めてしまうことになるので、その代わりやりましょうという提案があるならば、それなりのやり方があるだろうと思う。今のままで世界遺産に登録されても色々難しいのではないかという気がしている。

【事務局】その通りであるが、委員会を始めた時、皆さんから色々ご質問を頂いた中で、今回この20の施策を見直しとして挙げた。今までの議論はできるものからやって効果がないとか、色々社会実験をやりながら進めていこうということが、皆さんから頂いたご意見の大前提だと考えている。従って、先程●●委員が述べたように覚悟は必要だと思うが、まだその時期ではないと考えている。その中で社会実験を行いながら、これでは抜本的効果が無いということであれば、市長自ら皆さんにお願いをして進めていくと思っている。

【●●委員】例えば、思い切って社会実験を実施することが良いかどうか別にして、5月の連休や、9月の3連休の中日を正月並みに実施してみるというのはどうか。普段の日は渋滞するにしても、『あ、鎌倉ってそういうところなんだ。世界遺産になったらやはり連休は車で行かれないんだ。』ということになれば、警察が規制は難しいと言うのは分かっているが、細かいことを色々やるよりも、思い切って実施してみて宣伝効果を上げるという方法もあるのではないか。課題は交通事業者を含めてだが、規制をするとき、人手と金の問題がある。20の施策に入っていないかもしれないが、今述べた条件さえクリアできれば実施してみるという手はそれほど難しくないのではないかと思う。細かい所をああでもないこうでもないとやっても、前に進まないのではないか。だからその覚悟と言ったのは、思い切ってやってみること。春と秋には1回ずつ車を止める、というような社会実験を1回実施してみて、『車が走ってなくて、若宮大路の真ん中を歩けたよ。』と言ってもらえるようになれば面白いと思う。

【●●委員】賛成する。

【部会長】資料9ページの自動車利用の抑制策に白い枠があるが、正月三が日の交通規制を他の時期にも実施するという、混む時間帯がだいぶ特定されたので、3連休の中日に実施するという事など、かなり具体的な提案だと思う。

【●●委員】正月三が日は、周知徹底されてきた。良いと思うが、資料4ページのデータを見ても、1月9・10日が圧倒的に混む。というのは三が日のしわ寄せである。正月三が日に車で入れなかったから、何らかの理由で、車で入って来るということで、その日に大渋滞が起きているわけである。だから多分、同じようなより戻しが出て来る可能性が大きいのと、資料4ページのデータを見て、1月3日が1日に合計で100km以上の渋滞が発生している。3日は規制している日なので、この100kmという数字が、耐えがたきものなのか。流入して来る人達は、半ば覚悟して来ているのだと思う。鎌倉に車で来たら混むということを知らないで、来たらこんなはずじゃなかったと文句を言う人はいないと思う。その中でそんなドラスティックに変えるということは、どこかで違う反動が出て来る。

【●●委員】すぐそうした方が良いと言っているわけではなく、やってみたらどうかと言っている。

【●●委員】やってダメなら戻せば良いということは分かる。

【●●委員】原宿の交差点を立体にしたが、それにより流れがスムーズになった一方で、その前後が詰まっている。それと同じことでやはり改善できないのではないか。

【●●委員】1回やってみたら面白いなと言うだけの話である。

【●●委員】日暮里駅を降りて、夕焼けだんだんという通りの手前を左に行くと、上野方面に行く細い尾根道がある。確か一方通行だったと思うが、一旦その道に入ると、渋滞していても他の道に行くことができないため、谷中の通りまで出るのに大抵、歩行者は渋滞中の車をスイスイと追い越して行くので、新米のタクシー運転手が怒り狂っている。そのくらいあるときは混むという定評が出来るのは、先日世界遺産がらみの外国の専門家が来て、朝比奈の

渋滞を見て『ああ、やはり古都らしい。』と言っていたと言うが、周知の費用とか言わずに、そのような感覚を広めることも大事だと思う。ただ私が問題だと思うのは、日暮里の場合には、狭い家と家の間をただ車が進まないで皆イライラしているのだが、鎌倉の場合は、今泉から入ってきても、鎌倉はこういう所だとして、音楽を聞きながら悠々と渋滞も楽しめるという所もある。そういう意味では、ロードプライシングとか課金と言うのも実験の中で組み合わせた方が良くはないか。そうすれば渋滞も相当減るのではないかと思う。

【部会長】私も、谷中には少し関わっているのだが、話に出てきた道はお彼岸の時に大渋滞していてどうにもならない。実はある年に火事があり、消防車が行けなくて大変なことになることがあった。そのため、今はお彼岸の時は火事も何もないのに、消防車をとにかくある間隔で走らせている。大渋滞の中なのでトロトロだが、それでもどこかで火事があったら、少しでも早く行けるようにということであり、非常に大変なことになっている。

【●●委員】日本人の交通マナーは良く、救急車などは皆待っていて前に行ける。先程のバス追越し現示のことも渋滞対策としてごく限られた日なのだから、警察の協力をもらうとか、そういう実験も必要かと思う。

警察も色々回って当たり外れがあるし、大事な所に居るべきだと思うから、パトカーや白バイを少しそういうところに集中させても良いと思う。

【部会長】何かやってみるという提案は私も賛成だが、それをやることによる影響はある程度専門部会の方で把握しなければならない。例えば緊急時の問題とかどうしてもチェックしなければいけない点はあると思う。それをチェックしながら、これは出来そうだという提案があったとすれば、是非提案するという形にしていきたいと思う。

【●●委員】例えば、浄明寺出張所の救急車が出動した際に、金沢鎌倉線で何か支障があるのかというデータはあるか。その辺りを聞いたことはあるか。

【事務局】それについては消防に確認するが、金沢鎌倉線の沿道の方や地元住民の方から何とかして欲しいという要請は、市民相談課や理事者から直接聞いている。

【●●委員】私も●●委員の意見に賛成だが、鎌倉は器が決まっていて、道路幅を広げようとかトンネルを造るとか、高架橋を造ろうとしても予算はないし、鎌倉の景観を壊すことにもなるということを考えると、やはり現状維持で何とかしなければいけない。景観を保つことは大事なことであり、特異日は1年に20日間くらいはあるかもしれないが、その日は前にも申し上げたが、市民も世界遺産になったから観光客をこれ以上受け入れたくないとかいう気持ちではなく、日本の財産として鎌倉がある訳だから、来る人は受け入れるという気持ちを持って、混むのも我慢する。そういう心構えも大事だと思う。それと行政の方で、世界遺産になったら『鎌倉は絶対歩いて回る道しかない。』という鎌倉独特のものを打ち出して強硬に方針を立てれば、日本人は民族的に順法精神が発達していて法律を守る国民だと思うので●●委員の言うように強い策を練って立てれば、初めのうちは文句を言うかもしれないが、段々従うようになるのではないかと思う。

【●●委員】道路を高架化して交通容量を倍にして、パイプを広げても、しばらくは楽かもしれないが、又集まって来るから結局、ハードで道路幅を広くする方法は良くない。

【●●委員】私も拡大しようというのは好きではない。

【●●委員】効果にかなり疑問がある。交通集中を処理しようと思ってやったものが集中を呼ぶことも考えなければいけない。

【部会長】●●委員の意見も広げるということは否定されたので、同じ意見だと思う。

【●●委員】景観を保ち鎌倉の歴史的なこの地形をそのままにして、それで受け入れる気持ちも皆が持ち合い、混むことは我慢しようというのは1つの案である。それと行政からも鎌倉は絶対徒歩や公共交通を使って回って欲しいというようにしたらどうか。

【●●委員】身を細くする必要はないということを言っているのである。車にもっと便利な都市構造にしていくということは鎌倉のような街では、また車を呼び込むことに繋がるから、それをしなければならないという人には、そういう理屈で分かってもらえるだろうと思う。やはりもっと人の歩く道を工夫しようとすることは大事である。

【部会長】道路を拡幅する案というのはどなたも思っていないと思うが、それはよろしいか。

【●●委員】先程●●委員も述べたように、交通規制をしたら必ず反動はあるだろうと思う。交通事業者として、どんな日が実際に混むのかという話を、前回の会議の後営業所に戻って、古い乗務員も含めて色々話を聞いたが、やはりどうしても正月明けは反動で混む。ゴールデンウィークや秋の連休というのは、どうしてもないくらい混む。そのあとに言われたのが、TVで鎌倉を放送したら混むというのと、あと5月と10月の学校の遠足のシーズンに混むということであった。

鎌倉は確かに教育関係上良い所なので、見せたいところがあるのだろうと思うのだが、修学旅行や遠足のバスが一時に集まって学生さんの乗り降りの間だけでも十分混んでしまうというようなことがある。TVでは、だいたい皆さん電車で来られたのを放送するのだが、やはり車で来られる方もいる。いずれにしても、観光意欲を掻き立ててしまう。

遠足の問題にしても何にしてもある程度ピークをずらすという考え方は当然あるだろうと思う。何でもかんでも学校の都合で5月だとか6月、あるいは10月、木曜や金曜日が多いらしいが、そうして見てみると資料の4ページにも6月17日だとか6月10日といった、木曜日が実は特異日に入っている。要はこういった調整も本当はした方が良いでしょうと思う。これはあまりお金をかけなくても、プロパガンダとして鎌倉市のこの時期は混むので、ある程度調整して、バラけて来てもらえないかということもあると思う。また、TV放送の時には、良い所だけを伝えるのではなく、この時期は非常に市内が混むということ、渋滞があるのでなるべく電車で来て欲しいということも含めてPRをするというのが大事だと思う。例えば、こういった会の結果として、あるいは何かの時に、東京の方から車で来にくいような交通規制も含めて考えているということ、事前にマスコミに話しておくということも場合によっては戦術としてあると思う。

【部会長】資料4ページのグラフを市のホームページに出すだけでも違うということもあるか。

【●●委員】曜日や単位など解りやすく出せば違うと思う。

【●●委員】浄明寺の辺りが混むという話は定性的には聞こえていたが、先日、現実にはひどい目に遭った。浄明寺のバス停でバスを待っていると20分くらい遅れてきて、遅れてきたのは良いが、浄明寺で満員になってしまった。そのため、杉本観音や大学前など、八幡宮で観光客が殆ど降りるまで全部の停留所を通過していた。つまり20～30分待っていた人が待たされたあげく通過してしまっていた。代車でも出してやったらと思ったくらいなのだが、自分でも肌身で感じて申し訳ないと思った。おばあさんが停留所に立っていても素通りの状況であった。前から乗せるなどもう少し詰めれば良かったのかも知れないが、何とかしてあそこは改善してやらないといけない。私が経験したのは10月14日の日曜日だったので、この特異日でいうと恐らく10番目くらいのところである。それでその有様だから、●●委員が述べたように、1日でも2日でも解消してやると、少しはやってくれているなという気になるのではないか。

【●●委員】もう30年くらい前だが、裏八幡の駐車場にはバスが結構入るため、バスが原因で道を止めてしまったケースがあった。そのため、確か市教育委員会を通じて県教育委員会から各県へ、修学旅行はバスで来ないようにということをお願いしたことがある。それこそパーク＆ライドのある由比ガ浜駐車場に停めてくれれば良い訳である。そのため、バスで来そうな近隣の県には、市教育委員会から県教育委員会を通じて、修学旅行はバスで来ないでくれとか、時期をずらしてくれとか、ということをや年柄年中鎌倉から発信できるのではないか。

【●●委員】それは学校の方から働きかけるべきである。

【●●委員】学校というよりも、教育委員会を通じて、鎌倉はこういう状況ですから、修学旅行もバスで来ないで下さいとか、バスで来るのだったらこうして下さいというお願いをすれば良い。

【●●委員】極端に言うと、申し込みを受けて調整するくらいやっても良いのではないか。

【●●委員】申し込みなど必要ない。そのくらいのアナウンスはお金も掛からない。

【●●委員】最近は大仏の所で駐車場に入れなくて、路上で降ろすので詰まってしまう。

【●●委員】それも含め、もし鎌倉へ修学旅行でいらっしゃる場合は、例えば由比ガ浜地下駐車場に全部停めて下さいとか、そういうことを市教育委員会から県教育委員会、県教育委員会から各県教育委員会、各市町村教育委員会、学校と、ルートがあるはずだからお願いをすることは大事だと思う。それはすぐにでもできる話である。

【事務局】環境手形を作った時に、横浜市とか色々な教育委員会に対して、なるべく公共交通で来て下さいという説明に伺った。見て頂くと分かるが、最近は小学生、中学生の方はバスではなく電車で来て、班別で回っている。だいたいバス自体も減ったというようなことは聞いている。ただ商業者の方については、やはり多くの方に来て欲しいということを仰っている

ので、そこを含めて私どももPRはさせて頂きたいと思う。

【●●委員】来てくれるなど言っているのではない。バスで来るならこうして下さいというお願いをして下さいと言っているのであって、特に修学旅行相手には県教育委員会を通じてお願いすれば、そこから流してくれると思う。

【事務局】資料最後のページ（18 ページ）の、仮称だが世界遺産手形について、これは交通事業者の理解で実現できればPRを兼ねて、バスや車でなくて、こういう手形で観光して頂きたいということはPRしたい。

【●●委員】手形は関係なく修学旅行はバスで来ないでとお願いするだけで良いと思う。

【部会長】そろそろ時間なので、今日のまとめをすると、1つは、自動車利用の抑制策について、いくつか具体的な提案も頂いたのでこれを事務局で整理をして、可能性等を次回までに検討していきたいと思う。もう1つは資料11ページの総合的な交通情報で、これは2種類あり、1つは先程●●委員が述べた明日にでもできるものとか、資料4ページのグラフをホームページに掲載るとか、実験とか言わず、明日にでもやれば良いのではという意見がいくつかあったので、市で早急にご検討を頂きたい。もう1つは、●●委員から提案頂いたスマートフォンの活用で、多少作り込みが必要な交通情報関係についても、可能性がありそうである。これについては予算がどう出るか出ないか解らないが、来年度の社会実験案として有望のような気がしたので、次回それを少し具体化して頂きたい。

【●●委員】私はよく国道134号で帰って来るが、滑川の所は渋滞しているとか、藤沢橋が渋滞しているとか渋滞情報図が出るものがある。ところが朝比奈を降りた所にはそういうのがない。また、一般道や県道にはあまりないため、その辺りの実態を調べてもらいたい。例えば朝比奈インターを出て、鎌倉と横浜・金沢へ行くところに渋滞情報板を設置して、鎌倉方面が渋滞していると分かれば少しは効果が出るのかと思う。

【●●委員】横浜横須賀道路の東京から来る方にも出るようにしたら良い。

【●●委員】横浜横須賀道路にもそういうのがあると良い。意外と朝比奈が混んでいるとか、藤沢橋が混んでいるとか、滑川から若宮大路までの渋滞状況が出るものもある。文字情報も良いが、絵の情報は意外に見ている。

【部会長】まずその情報は調べてもらいたい。

【●●委員】あるのかないのか、県道には造れるのか造れないのか、朝比奈の横浜横須賀道路にあるのかないのか、その辺りも調べて頂きたい。運転手からすると結構情報は見ている。

【●●委員】資料13ページの「タイムズは電車を利用したICカードを・・・」という点だが、タイムズへ停める人は、車で来ているのに過去に乗った電車の履歴で割引くというのは、逆行するのではないか。電車で来た人がどこかで何か買う時に割引かれるのは良いが、電車でそのまま来てしまったという人はどうするのかという気がするのだが。これは何の意味で書いてあるのか。

【事務局】実際に藤沢駅にあるのだが、例えば藤沢から東京都内に入るのを、車で行かず、藤沢駅の駐車場に停めて、電車に乗り換えた時に駐車料金を割引くというような考え方である。

【●●委員】光明寺の所まで車で来ているということであるか。

【事務局】この絵は実際にここで行うという意味ではなく、ここにタイムズの駐車場があったので他都市の事例として記載している。

【●●委員】了解した。

【部会長】その他、特に発言がなければ、時間超過の為これにて閉会とする。

【委員一同】異議なし。

3. その他

【部会長】第5回の専門部会だが、年明けを予定している為、よろしく願いたい。

以上