

日時 平成 25 年 1 月 17 日（木） 午後 3 時～午後 5 時

場所 井上蒲鉾店 3 F イベントスペース

## 議事

### 1. 確認事項

【事務局】第 4 回専門部会議事録については、確認頂き修正の要望があったため、本日差し替え資料を配付した。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) 前回会議での提案、意見の内容

(2) 特異日、特定箇所の考え方について

(3) 20 の施策の再評価について

(4) 平成 25 年度社会実験素案の検討について

(事務局から資料の説明)

【●●委員】資料 15 ページの公共交通の転換方策について確認したい。前回の議論では、バスがハイランド方面へ迂回するという事だったと記憶しているが、資料では循環となっている。金沢鎌倉線からそのまま鎌倉駅行くと定時制が損なわれるので、特異日はハイランドへ迂回して入るという議論ではなかったか。

【●●委員】この提案は私がしたもので、特異日の午前中から午後 1 時～2 時頃までは、浄明寺の方たちは逆方向のバスに乗ってもらい、ハイランドを抜けて名越のトンネルをくぐるような循環バスを、定期的に走らせたらいのではというアイデアである。

【部会長】前回の議事録を確認頂きたい。

【事務局】議事録 8 ページを確認して頂きたい。そこでは、十二所に住んでいる方は、ハイラ

ンド入口まで歩き、そこからバスに乗るという表現になっている。そのため、鎌倉駅からハイランドを循環し、一度逗子に抜けるという意味合いであると判断し、このような表現とした。

【部会長】 いずれにしても、循環と迂回という2つのパターンが考えられると思うが、それぞれについての意見はないか。

【●●委員】 現行の路線バスルートで渋滞していない場合の時間はどのくらい掛かり、循環バスを導入することにより、名越方面の道路混雑は避けられるのか。

【●●委員】 特異日は、下馬の踏切から大町四ツ角、名越の踏切まではかなり渋滞する。実感としては、浄明寺の方から鶴岡八幡宮まで行くよりは車が流れるような気がする。

【●●委員】 同感である。

【●●委員】 資料4ページについて確認したい。ハイランド方面の道路はどこに示されているのか。

【事務局】 資料の拡大図は、明石橋方面から南下し、T字路を右に曲がった先を図示している。

【●●委員】 明石橋方面のバスルートについては、小型バスでは通過可能な軌跡が描けるということであるが、路線バスを走らせるというのは物理的に走れるかどうかではなく、安全に走っていかどうかという問題である。まず懸念されるのは、踏切の通過があることであり、新規路線では交通保安上難しい。また、走行できたとしてもバスは立ち席の客がいるという前提での安全確保が必要であり、急制動をかける恐れがあるようなルート選定は、仮に物理的に走れてもなかなか合意が得られない。通年ということであれば非常にリスクの高いルートである。ただ、特異日に関しては、特別な安全保護措置を取るというような条件が必要である。特に交通量の多い県道に信号なしで右折するのが非常に危険ということと、軌跡上走行可能であっても、現実には軌跡の通りに走れないという面もある。踏切付近に信号のない交差点があり、踏切の手前もそれほど広くないままカーブしているので、対向車の危険性をある程度排除できる環境をいかに作るかが課題である。また、この道路に関しては現在、鎌倉市側からの大型貨物車の左折禁止の規制が掛かっていたと思う。そもそも、現段階で路線バスは考えていないと思うので、逗子市や逗子警察署と交渉をしていかないと、問題点も多いと思う。ただ、特異日に限ってということであれば、全く不可能な話ではないなという印象である。

【●●委員】 恒常的な計画案とするのか、その前に社会実験として行うことを前提に議論をするのか。社会実験ならば実際に行ってみて、だめなのか、良いのかという段階を踏まえての議論をしないといけないと思う。実際に実験を実施してみて、意外と上手くいくということになれば、恒常的な施策にするという考え方で議論を進めないと、よろしくないと思う。確かに、恒常的にやるとなれば色々な規制が生じてくるが、社会実験の間だけ認めて頂くのは、それ程難しい話ではない。

【●●委員】アンケート調査結果では、鎌倉に車で来る人はそれなりに理由がある人である。それを急激に減らすことは難しいかも知れない。しかし、鎌倉地域の特性として、色々な所から車が流入し、流れが非常に悪くなっているという状況の中で、ある程度車の流入規制をしていかなければいけないと考えた時に、資料 14 ページにあるように、朝比奈 IC からは鎌倉地域には入れないという表示を高速道路上にできないだろうか。それにより、朝比奈 IC から降りる車が少なくなれば、流入の規制ができる。鎌倉地域に来る人には、逗子で降りて海岸方面から入ってきてもらう。そして、鎌倉地域から朝比奈方向は現状通り抜けて出られるという流れを作る。本来であれば、朝比奈 IC 抜けるためだけの新しい道が整備できれば一番良いのだが、それは難しい。一般道を使うにしても、鎌倉地域への流入を抑えることにより、出やすくなるのではないかと。路線バスや地域内の車は、鎌倉地域内で動けるように流入可能にしないといけないと思うので、正月並みの規制をいきなり行うのではなく、どのようにすれば鎌倉地域の交通がうまく流れるのかということを段階的に行い、上手くいくの確かめていくことも方法であると思う。また、パーク&ライドはまだ知らない方が結構多くいる。パーク&ライドは有効だと思うので、例えば観光協会のホームページに情報を掲載しているのか。または、観光で来る時にはホームページを見て頂ける方も結構いるので、商工会議所のホームページでパーク&ライドの PR をすることも喜んで協力したい。色々な場面で、皆が目につくようなシステムがあって利用すると便利だという PR を行い、出来る所はやっていき、交通の流れを作っていくことを考えていく必要がある。

【●●委員】前回の議論でも、流入と流出を別にしようという意見があったが、可能であれば海岸の方から入って、朝比奈の方に抜けるというのが一番良いと思う。これから世界遺産にも登録され、状況が変わってくるのではないと思うが、白川郷や、他に世界遺産になった地域の交通規制や交通の変化について部会長に伺いたい。平泉や白川郷では、ニーズも増えたと思う。それらの対策として、駐車場を整備したと思うが、そのようなことを鎌倉でも適用できないのだろうか。

【部会長】むしろ、鎌倉の色々な取り組みを、世界遺産になった地域が非常に参考にしている。石見銀山は、中心部への車の流入を抑制しており、観光センターを造り、そこに駐車してバスで行くシステムが非常に上手くいっている。世界遺産になれば必ず車が増えるかというのは、場所にもよる。白川郷はかなり増えたため、何とかしなければという議論をもう 10 年程行っている。去年の 12 月によく交通規制を行うことで合意した。

【●●委員】一番大きな車の流れは朝比奈 IC からと、小袋谷方面からの道路であると思うが、新たな道路を整備することはできないので、規制は絶対やった方が良くと思うし、社会実験の時間も費用も多く費やす訳にはいけないので、無駄な社会実験はやらない方が良いと思う。

【●●委員】世界遺産の議論の中では、神奈川県知事は鎌倉中心部には車を入れないような思い切った方策があるのではないかとのことであった。神奈川県や逗子市も協力してくれないと上手くいかないと思う。逗子の方から入り、朝比奈 IC で規制すると、必ず逗子に影響が出てくるので、相当広い行政の範囲で取り組まなければいけないと思う。交通計画は市長も熱心なので、頑張ってもらいたいと思う。駐車場の適地は逗子市内にあるかも知れないし、世界

遺産登録への取り組みを逗子市と一緒にやっているように、他市と一緒にを行うような取り組みが必要である。

【●●委員】先程の交通規制の議論で、逗子の方から入ってくれば良いのではあったが、正月並みの交通規制を行うと、周辺の市に対して非常に影響が出ると思う。それよりもまず、具体的にどこか1箇所を規制する等、合意がスムーズにいくような実験を行う方が良いと思う。実験の状況を見ながら、結果を踏まえ次の手を考えるというのも良いと思う。限られた条件の中で、大きな規制をいきなり行うのは無理だと思う。

【●●委員】正月の規制はバスも含めた規制であり、バスの出発場所もいつもとは違う所から出るということで、基本的には八幡宮の参拝客規制だという認識である。それに対し、観光シーズンは必ずしも八幡宮に行くのではなく、鎌倉市内全域の色々な寺社仏閣に各々が行くという状況下で、いざ鎌倉に着いてみたらバスがどこから出るのか分からないというのでは、利用者も不便である。やはり通常通りにバスを運行し、全体的に車が抑制できれば、混雑もある程度は落ち着くのではないか。コストについては、正月並みに止めてしまうと、資料19ページにあるように、PR費用や警備員費用だけで何百万も掛かるのでは簡単に実験する訳にもいかないと思う。鎌倉市内の一方通行的な車の流れを誘導する施策をとる場合、朝比奈ICに誘導員を配置して、一般車は入れないという案内をするだけでコストも減るのではないか。当然、逗子や鎌倉地域でない鎌倉市内からの渋滞に変化が出てくるとか、今まで混んでいなかった場所の混雑も出てくると思うので、実験を繰り返しながら一番良い方法を考えたかどうか。逗子から入ってくるというルートは、逗子市に迷惑をかける部分はあるが、その先にはパーク&ライドの駐車場があるので、もしかしたら良い交通の流れができる可能性はあると思う。

【●●委員】要するに、国道1号、鎌倉街道、栄区などのより広域な場所からやって来るのである。よって、高速道路や朝比奈ICを含めたシミュレーションも必要なのではないか。今回の検討は割と狭い範囲であるため、もう少し広い範囲で計画をしなければならないと思う。このことについて、隣接市や県との意見交換が必要な段階に来ているのではないかと感じる。

【事務局】様々な議論をして頂いた中で、正月三が日の交通規制についての提案があり、資料19ページに示す様に、交通規制をするためにはこのように色々な課題がある。これを社会実験としてやるにしても、やはり交通管理者、つまり警察の合意形成が必要である。以前、県警本部に問い合わせた所、社会実験としても市民の合意形成が重要との返答を頂いた。そして費用の面でも試算したが、それ以上に警察でも費用が掛かる。従って、平成25年度に社会実験を実施することは非常に困難だと考える。もし平成25年度に社会実験を行うのであれば、出来る所から実験を行い、それから効果を高めていく必要があるのではないかと感じる。その中でやはり規制が必要だということであれば、関係機関と調整をしながら、時間を掛けて社会実験をやりたいと考えている。従って、平成25年度に交通規制を実施することは非常に難しいということだけは、理解して頂きたいと思う。

【●●委員】幹線道路以外の生活道路には、観光車両が入らない様な規制が掛かっているため、

幹線道路の問題のみが主要になってくるのではないかと思う。例えば提案であるが、社会実験の中に段葛の一車線を歩行者天国にするメリットはどこにあるのか。特異日に歩行者が段葛の両脇の歩道からはみ出て歩くことはあるが、それよりも車を二車線使って合理的に流した方がメリットはある。もしもオールシャットアウトをしないのであれば、そちらの方が社会実験の段階として皆さんが言うワンステップとしては良いのではないかと思う。北鎌倉から入って来るのはそうだが、先程から言われる様に朝比奈方面は、朝比奈 IC を降り、例えば特異日のみ午前 10 時～12 時までを左折禁止にする。もしくは明石橋を直進禁止にするなどを、実験として行うのはどうだろうか。海岸方面に曲がるのが可能ならば、それによって 2 時間や 3 時間は明石橋の交差点から八幡宮までは車が入ってこなくなる。それがどのくらい市内の交通の動きに影響を及ぼすのかを見るのがまずワンステップの社会実験としては大きなことになるのではないかと考える。

【●●委員】私の考えるステップとは、一番初めに簡単なものから、例えば高速道路で朝比奈から鎌倉に入る人へ、「ここから鎌倉へは入れません」という表示をしてもらい、それがどのくらい影響があるのかを見る。そして第 2 のステップで、朝比奈から鎌倉方面に上がってくる所を左折が出来ない様にし、それがどのくらいの効果があるのかを見る。何故そのステップを踏むのかと言うと、初めからそこで止めてしまえば確かに費用はそう掛からないかも知れないが、市内に住んでいる方や住民への影響も考えなければならない。そのため、まずは市外から来る人々の交通の流れを作ったらどうだろうと考えたのである。

【部会長】念の為に確認するが、主に逗子市に回って頂くという提案をいくつか頂いたが、これはそのことを否定する訳ではなく、あくまでも確認であるが、実は平成 7 年の議論でもその様な話が出ていた。しかし、その時の議論として、鎌倉の問題を近隣市も含めることは良くないのではないかということで、その様な議論をタブーにしてきた経緯がある。少し施策のスケールが小さいのではというポイントもあったが、正に鎌倉市内だけの議論で何とかしようという枠をはめる議論をした流れもある。皆さんの意見ではなかなか良い解決方法がないので、取り敢えず逗子市を通るような提案してみようではないかということだろうか。

【●●委員】県道と国道を使うだけで、鎌倉の方に来られると思う。

【部会長】逗子市がどう言うかは分からないが、提案だけはしてみようということによろしいか。

【●●委員】例えば観光バスだけを朝比奈 IC から入れないようにするだけでも違うと思う。大型車同士がすれ違えないことで渋滞が生じる。片側から大型車が来ないだけでも違う。

【部会長】最初にできることはそれかも知れない。

【●●委員】道が狭いのですれ違えない。

【●●委員】大型規制をかけるだけで全然違うと思う。

【●●委員】そうすると大型車はどこから入るのだろうか。

【●●委員】 逗子から迂回して鎌倉市内に入ってもらえないだろうか。

【●●委員】 そうなると、海側が混むことにならないか。

【●●委員】 その海側が混むのかどうかも含めての社会実験になるかも知れない。ただ、もう一つ考えなければいけないのは、横浜環状南線が出来た時に、公田 IC ができると北鎌倉からの道が同じ状況になるかも知れないということである。やるからにはその次をどう考えるのかという、将来的なことも考えておかなければならないと思う。

【●●委員】 先程も述べたが、社会実験をやってみて上手くいけばそれを恒常的にすれば良い。その社会実験を正月並みという表現はおかしいが、一度市内を止めてみる試みをする場合には、これほど渋滞するため市民はとても迷惑しているというアナウンスを実際に行えば、市民からの賛同は得られるかも知れない。その様な社会実験をやろうという気運をどう作るかが一番の大きなポイントだと思う。一日やることにより良い評価を頂ければ、次をどの様にしようかと考えることに繋がる。しかし何も手をつけなければ何も出来ないままである。従って、一度やるためのやり方をしっかりと考えておくべきである。行政側の立場もあると思うが、アナウンスをしながらやっていくということを考えれば、今出ているような意見もやってみるにより注目を集め、意外と良いということになれば次のステップに進めると思う。恐らく警察が難しいと言う話が必ず出るだろう。今、警察が嫌がっていることは、駅伝やマラソンなど沢山あるだろう。それでも規制をかけて行っているのだから、必ずしも無理なことではないと考える。世界遺産登録を決めるのは鎌倉交通規制だと銘を打っても良いではないか。

【●●委員】 先程の循環バスについても、相当派手な色のバスが良い。「金沢沿線レスキューバス」という考え方で、沿線の住民が今までよりも早く移動できるような、派手な色のバスであれば、注目を集めて良いかも知れない。

【●●委員】 ●●委員が述べたことも分かるが、以前、鎌倉で大幅な交通規制を行った際には、様々な旅行会社にその情報が伝わり、行き先を変更してしまったことがあった。一日だけの実施では、その日だけ来なくなる。この日は交通規制があるため、予定していたルートとは違うルートへ変更してしまうので、一日だけ大幅に規制する方法では正確な結果を得られない可能性がある。しかし、それ程大きな規制でなければ、その様なこともなく出来るのではないかと思う。ごく自然な状態で無理なく出来る規制の積み重ねから、全体的なものを考えていくことが良いのではないかと思う。

【部会長】 何をやるにしても、社会実験が前提となることは、全委員の共通意見であると思う。資料 17 ページに平成 25 年度社会実験の施策の候補が上がっているが、今までの議論を踏まえて、事務局から平成 25 年度社会実験について意見を伺いたい。

【事務局】 ここでは各委員から提案頂いた 4 つの提案を記述している。先程から議論の中で出ている正月並みの規制であるが、これは非常に合意形成に時間が掛かるので、これらを平成 25 年に実施するという事は正直に言うと無理だろう。その中で出来る所からやると言うこ

とを考えると、残り3つの中で、総合的な交通情報や、公共交通の利用促進、そしてプロモーション。この様なものが絡み平成25年度の社会実験の形になるのではないと思われる。ご存知のように鎌倉市は財政難であり、正直、平成25年度の社会実験は予算的に難しい。そこで国土交通省の社会実験制度というものがあり、それに応募して選定されると費用を国が負担をすることになる。ただしこれは、平成24年度の応募要領によると5月の終わり頃から提案をしなければならない。例えば、先程の規制の問題を今年の5月までに警察や市民の合意をとることは非常に難しいだろう。従って、皆さんの議論の中で、他のもので社会実験の案を高めて頂けると、平成25年度の社会実験にも応募出来るのではないかと考える。以前に●●委員から、スマートフォンやその様なことを活用しながらソフト的な施策で何とか渋滞を解消出来ないだろうかと言う提案もあった様に、まずはその様なものから社会実験をやればどうだろうと考えている。その点について議論して頂けるとありがたい。

【部会長】今日の議論の中でも、逗子市が何と云うのかは分からないが、とにかく逗子を迂回してほしいと言う方法は、ある意味ソフト的な施策だと思う。規制は二の次にし、まずは観光バスや一般の人に、何らかの方法を用いて今は朝比奈が大変混んでいるため、逗子に回った方が良いことを伝える。その様な意味では、ソフト的な施策がこの中に含まれていると考えて良いのかも知れない。

あとは循環バスの方である。その提案は今までになかった新しいアイデアだと思うが、これは平成25年度に行う余地はあるのだろうか。

【●●委員】状況から言うと、一つは実験が出来るかどうかの話である。中型バスを前提としたものであるが、なかなか実験に使える車両がない。ご存知の様に中型バスは特別な場所で専用で使用しており、平日も土曜日と同じようなダイヤで走行しているため予備の車両が全くない。仮に何処かから掻き集めても、1台や2台では凄く頻度の低い運転になってしまう。社会実験であるならば、上手くいけば最終的には恒常的な施策になるはずであるが、その特異日の為の予備車両を用意しておくことが非常に難しい。通常の車両で仮に片回りだけでも出来るのであれば、その日だけはそちらに回すかたちの運行も出来ると思う。通常の車両で可能であれば、ハードルは非常に低い。しかし実験となれば、その際に一体何処から車両を用意するのかということがやはり問題である。

【部会長】確認だが、軌跡検討で用いたバスの緒元は小型なのか。

【事務局】通称「ミニバス」と呼ばれるバスで検討している。

【部会長】大型バスでは走行は難しいのか。

【事務局】大型バスだと、部分的に走行が厳しい箇所がある。

【●●委員】マイクロバスで試しに走らせてみてはどうか。

【●●委員】走らせるだけの実験であれば、一日1台くらいは大丈夫だが、社会実験で実際にバス利用者を乗せてその効果を見る時には、車1台で大まかに1時間間隔や1時間半間隔で良いのだろうか。恐らくそれでは実験にならないのではないかと。

【●●委員】小型のバスではどのくらい費用が掛かるのだろうか。

【●●委員】ノンステップバスで1,000万円以上になる。しかも、実験終了後に使い道がない。

【●●委員】当然、費用は市が予算を組み、バスの運行を事業者にお問い合わせすれば良いと思う。

【●●委員】コストの話になるが、いずれにしてもバスを購入してまで行う実験ではないと思う。

【●●委員】今、事務局から説明があった4つの問題の中で、まず取り敢えずやってみるという考え方であるが、プロモーションでのスマートフォンを使用した実験については、特別に予算をとらなくても出来るのではないかと。世界遺産手形についてどの様な考えなのか、どの様な項目で作るのかなど、その様なことはテーブル上の議論でまとめられると思う。しかし社会実験となると車両の走行費用や警察への依頼などもあるため、それらはまだ考えず、ここにあるものを取り敢えずやってみるという考えは如何だろうか。私はこのパーク&ライドを市民の人たちにも利用して頂き、効果をもう少し上げることがやってはどうかと考える。実際問題として由比ガ浜に住んでいる友人から、空車のバスが走行しているのをよく見かけると聞く。市民にも乗せて運行をし、費用を取ればまた違うのではないかと意見もある。私もそれをするべきだと思う。

【●●委員】パーク&ライドで運行しているバスには、一般の利用者も乗れるのではないかとと思う。

【部会長】乗れないと思っている現状が問題である。

【●●委員】その通りである。鎌倉駅でも商工会議所の方が発言した様なネットの問題もあるが、もっと宣伝をした方が良いと思う。鎌倉駅のサービス窓口にて積極的に説明をするなど、その様な方向で進めてみるのはどうだろうか。費用を掛けずに済む良い方法を考えてみるのは如何だろうか。

【●●委員】スマートフォンの件であるが、私は行き先の交通情報を知る為にスマートフォンのナビを利用して高速道路の渋滞状況を見るが、一般道路でもこの様な道路を知るための表示はあるのだろうか。

【部会長】幹線道路については、JARTIC（日本道路交通情報センター）が情報提供している。

【事務局】今日の資料も日本道路交通情報センターにデータを提供して頂いて掲載している。そこが警察からデータ提供を受け、主に幹線道路の渋滞情報を発信している。

【●●委員】スマートフォンを利用してその様な情報提供をここでしていますということをPRして欲しいと思う。出掛ける人は、どの様な混み具合なのかが気になるので、情報を見て画面が真っ赤であれば、少し避けようとするのではないかとと思う。

【●●委員】カーナビには渋滞情報に加え、駐車場情報も付いていると思う。



【部会長】カーナビで最短経路の探索をした時に、場合によっては逗子回りを示すことはあるのだろうか。それをもっと積極的にしていけば効果が出るのではないだろうか。しかし、このことについては基礎の情報をもっと知ってもらう必要がある。逗子を回って欲しいということになると、NEXCOに高速道路上でその様な案内をしてもらう必要がある。つまりこの話は、NEXCOと逗子市にも一応確認しなければならないので、次回の専門部会までに打診と言うか、その様な実験があり得るのかどうかを事務局で確認して頂きたい。そうでなければここで結論は出せないだろう。

【●●委員】資料8ページの交通情報板はよくあるが、一番上にある時間が表示されるタイプは、運転者にとって半ば諦めの覚悟も含め非常に精神安定上良いと感じる。そこで、例えば朝比奈ICを降りた所に「八幡宮まで何分」という表示をしたらどうだろうか。ディズニーランドの待ち時間の様なイメージである。そうした場合、運転者が明石橋を知っていれば左折するだろうし、それでも真っ直ぐ進む人もいるだろう。例えば社会実験は手動による物でも良いので、例えばその日に誰かを雇い、携帯電話などから今現在は何列並んでいるため、ここから渋滞では何分ほど掛かると言う調査を予めしておけば、それを掲示板に表示することは可能だろうと思う。設置物を作る前のその様な調査はある意味有効ではないか。そして朝比奈ICを降りた時に、八幡宮まで何分掛かると言う情報は、非常に有効な情報だろう。それによって運転手がどの様な行動をとるのかは、実際にやってみなければ分からないが、恐らくその部分がポイントではないか。

【部会長】それは恐らく、何分という予測値を出すことになると思う。資料8ページにある標識の数値は実績値だと思う。A点とB点でナンバープレートを読み、実績で何分掛かっているかというのを表示している。この場合、朝比奈ICから2時間くらい掛かる場合、ある車が通過した時はまだ空いていて、ある車が通過する時に急に混みだすと、数値に騙されたようになってしまう。実績値のデータをある程度蓄積し、このくらいの交通量の時の所要時間は何分掛かると言うような予測値を表示することになると思う。

【●●委員】それはどのくらいの費用が掛かるのか。

【●●委員】表示の仕方の問題であれば、逗子市に相談しなくても良いかも知れない。

【●●委員】標識看板の設置には少なくとも300万円は掛かるとの説明であったが、この場合はどうか。

【事務局】それは通常の交通情報板の場合である。

【●●委員】上大岡の事例の標識は結構高いだろう。

【部会長】数千万円は掛かるのではないか。

【事務局】●●委員が述べた内容は、平成8年に市がパーク&ライドを行った際に、実際にナンバープレートから時間を割り出して案内を表示し、目的地に行くために時間を要する場合は、パーク&ライドを使ってもらったという経緯があるので、手動型であればできないこと

はないと思う。そして、折角各委員から循環バスの話が出ているので、もし車両の手配が出来るのであればその様な実験も行いたい。先程も言った様に、社会資本制度を利用し国の補助を受ければ費用は確保出来ると思うので、その様なことを加味してご検討頂きたい。

【●●委員】 要は、実験として成り立つレベルの運行頻度を用意しなければならないと言うことが一番の問題であり、走行させてみるだけならばコストもさほど掛からないだろう。一、二回ほど警察と道路管理者との立会いを行い大丈夫だと言ってもらえるか、またはこの日だけなら良いと言ってもらえるのか分からないがやれば良いと思う。さほど難しいことではないだろう。しかし、社会実験と言うからには、その様なコースを走らせることにより市民生活に効果を在らしめるということであるので、その為に必要な台数の車両を用意するのが難しいだろう。もしもどうしてもやるのであれば、やはり大型車でそれなりの頻度が必要で、例えばその日は鎌倉からのハイランド循環を全部止めてこちらに回すなど、その様な方法を取らなければならないだろう。1時間に1本1台のバスが循環しているだけでは、走ったと言う満足感はあっても全く意味のない実験になってしまうだろう。

【部会長】 レンタルをしてみてもはどうだろうか。

【●●委員】 営業運転をすることになるため、登録上の問題がある。借り受けや緑ナンバーを取るなどで相当大変である。他でも社会実験を行ったことがあるが、やはりその辺がとても煩雑であった。その段階で路線バスとしての構造要件をとっていないといけないのだが、バリアフリーの問題も含めて最近は路線バスが多いため、その様な車両を用意すると、レンタカー屋にもなかなかないだろうと思う。

【●●委員】 社会実験を行うからには、例えば特異日の内の10日以上は行ってみないと社会実験にはならないということだろうか。

【●●委員】 効果を見るためには、利用しやすい間隔で走らせて様子を見なければならない。今の路線バスで言えば、大体20分ないし10分間隔くらいで走行していると思う。その頻度はともかく、せめて20分や30分くらいの間隔で走行させなければ、効果のない実験になってしまう。やるのであればやはり大型バスが走行するのが良い。非常に危険だとすれば、社会実験と言う前提においてガードマンなり特別に交通規制をして頂くなり、その様な方法をとるしかないだろう。

【●●委員】 その通りだと思う。やはり対面交通があると危険である。

【部会長】 期待は高いのだが、事務局の検討では大型バスは走行が難しいという判断である。

【●●委員】 まずは走らせてみるのはどうか。

【●●委員】 大型バスは、反対車線の交通を止めないと踏切を渡れないかも知れない。

【●●委員】 踏み切りの前後ですれ違えないのではないかと認識している。場合によってはその後アップダウンがあるため、底か頭かをこす危険性もある。やはり中型でやるのが理想的なのだろうが、最終的にそれを続けるのであれば、一般の路線バスをそれに切り替えて

使用しておき、その日はそっちを回すことになるのだろう。しかし、収容人数が半分ほどであり、どうしても乗り切れないという問題がある。仮に走らせるだけでも事前に警察と話をし、可能性としてまず実査をやりませんかということがスタートになるのではないか。

【●●委員】仮に走らせることができた場合、社会実験が終わった後は儲かるのだろうか。

【●●委員】恒常的に行うのか、特異日だけ行うのかでも全然ハードルが違うと思う。

【●●委員】特異日だけ行って、儲かるのか。

【●●委員】儲かるというか、日常走ってないのであればということである。

【●●委員】そこがネックになるのではないか。

【●●委員】逗子やハイランドでも現在バスは走っている。それが鎌倉行きとなっても乗らないのではないか。

【●●委員】現状として朝は、鎌倉駅は始発ではないため座れないので、逗子駅に行かれる方が多い。帰りは鎌倉駅から乗る方も多し。朝晩でだいぶ流れは違う。ただ、実施するのは当然休みの日であり、観光客に公共交通を利用してもらうことを考えると、特異日だけの時刻表は分かりづらい。観光客がバスの時間を検索して出てくる時間の通りにバスが走っている前提で来て頂くのが良い。

【●●委員】逗子市に話をしに行くのに合わせて、観光バス事業者にも話をした方が良い。先程の話のように観光バス事業者は、交通規制をすると他の日にすり替え、実験の効果がなくなってしまう。規制を特異日だけにしても、他の日にすり替えれば、その日に渋滞を起こすことになり兼ねない。観光バス事業者の行動についてもヒアリングした方が良い。なおヒアリングは、JTBやはとバスなどの主要な会社に行えば良いのではないか。

【●●委員】観光バスの規制は、国の規制では大型車の規制になるのか。路線バスは規制外というのは良くある。

【●●委員】最初は交通規制に対する協力要請が必要だと思う。まずは、交通渋滞が激しいので経路の変更をお願いし、次の段階として流入規制を行うのが自然ではないだろうか。

【●●委員】交通規制から始めるのではなく、まずは協力要請を観光会社をお願いするということか。

【●●委員】そうである。逗子 IC から入って朝比奈 IC から抜けるような一方通行で考えてもらえないか要請する。

【部会長】第3回検討委員会の前にもう一回、2月7日に専門部会がある。いくつかアイデアが出ているので、それが実施可能な実験かを事務局で整理し、7日に実験案を作って検討委員会に持ち込みたいと思う。その他の点についてはどうか。

【●●委員】普通の人には、江ノ電やJRの鎌倉駅が混雑して危険を感じた経験の方が多しので

はないか。公共交通への転換を促すといっても、鉄道も相当集中している。江ノ電は、鎌倉駅で降りないで和田塚駅や長谷駅で降りることもある。

【●●委員】江ノ電のどこが混んでいると感じるのか。

【●●委員】一番感じるのはゴールデンウィークである。

【●●委員】確かに混んでいるが、何故それ以外の毎週土日が混んでいるかのようなイメージになるのか。

【●●委員】あじさいの時期も相当混んでいる。

【●●委員】あじさいの時期も混むが、それ程多く乗車待ちをする訳ではない。

【●●委員】江ノ電は人を出して誘導している感じだが、JRはホームから人が落ちるのではないかと心配する話もよく聞く。

【●●委員】なかなか実現できそうにないが、北鎌倉駅では出口をもう一つ向こうの端に整備すべきだと思う。

【●●委員】市が公共交通と道路系統の情報をトータルで提供する社会実験が良いのではないかと。情報に誤解があるようだ。ワンサイトで見られるようにすれば誤解が生じないような気がする。

【●●委員】江ノ電ではホームページで情報提供しているが、各社バラバラなので一箇所で見られるサイトがあれば便利だと思う。

【●●委員】鎌倉の観光は、観光協会が情報発信するのが一番良い。その他に鎌倉市のホームページのトップページに見出しを付けて情報提供すれば良いのではないかと。

【●●委員】交通政策を含めた情報であれば、鎌倉市でも良いのではないかと。

【●●委員】交通と観光の両方の情報があれば良い。

【部会長】情報提供は、まだ色々工夫の余地がありそうだとしたことなので、次回は主に総合的な交通情報の具体的な提案を事務局にお願いしたい。

【事務局】スマートフォンのアプリケーションは、専門の方の意見を少し聞いている。新しい提案を行いたいと考えている。

【部会長】世界遺産手形はかなり具体的にできそうだということか。

【事務局】世界遺産手形の金額設定について、交通事業者にも努力してもらっている。今月の終わりに交通事業者と最終調整をする予定である。結論的には、実際可能なものなので、先程のスマートフォンのアプリケーション等を組み合わせた社会実験は非常に可能性が高いと思う。

【部会長】世界遺産手形は、このまま詳細の検討を進めるということである。

### 3. その他

【事務局】次回の第6回専門部会は、2月7日（木）の15時から本日と同様、井上蒲鉾店3F イベントスペースで行う。その後の第3回交通計画検討委員会は、2月28日（木）の9時30分から鶴岡八幡宮直会殿で行う予定とする。

【部会長】よろしければ本日はこれで終了する。

以上