

日時 平成 25 年 2 月 7 日（木） 午後 3 時～午後 5 時

場所 井上蒲鉾店 3F イベントスペース

議事

1. 確認事項

【事務局】第 5 回専門部会議事録については、事務局で修正の上、部会長の一任としてよろしいか。

【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、意見の内容について
- (2) 鎌倉地域地区交通計画の基本的な考え方について
- (3) 平成 25 年度社会実験素案の検討について

【部会長】 議題（1）～（4）を一括して事務局から説明をお願いする。

（事務局から資料の説明）

【部会長】確認だが、資料 1 の 16 ページは国土交通省の社会実験制度のスケジュールであるが、本日の配付資料の総務省管轄の ICT 街づくり事業について、応募締め切りはいつ頃になるのか。

【事務局】詳細は未確定であるためこの場では確実な返答はできないが、恐らく 6 月頃だと思う。

【部会長】では、資料の説明について意見・質問はないか。

【●●委員】最後に説明があった ICT 街づくり事業の提案主体はどこになるのか。

【事務局】鎌倉市の交通の取り組みを知った大手通信事業者からの提案である。ただ、提案があったからと言ってすぐにできるという訳ではなく、あくまでも検討委員会、専門部会で議論して頂いた中で、実際に応募するか否かの可否も決めて頂きたいと考えている。

【●●委員】市が主体ではなく、民間からこのような提案があったということか。

【事務局】そうである。これは非常に良い話であり、費用も市の負担はない。説明の通り、資料の内容を全部実施するという訳ではなく、この中からできるものを実施していくということで、ご理解を頂きたいと思う。

【部会長】どのくらい補助金が出る制度なのか。

【事務局】詳細はインターネット等に出ている要綱を見て頂きたいが、1件当たり最大で1億5千万円の補助金が出る制度となっている。

【部会長】その制度に、市と検討委員会、大手通信事業者の連名で申請しようという提案なのか。

【事務局】そうである。また、もし応募するというのであれば、この制度は学術的な要素が必要になるので、要件として大学の研究室等にも参画をして頂くことも必要であるかと思う。鎌倉市交通計画検討委員会が主体となり、それに各大学、大手通信事業者、それからできれば市の観光協会にも参画頂ければ、非常に観光振興にも寄与するのではないかと考えている。

【●●委員】要は、通信事業者が通信料を増やし、各ユーザーの通信料収入で利益を得ることなのか。その上、今まで専門部会で検討してきたことに、また色々な実験候補が増えて、ますます混乱しそうな気もする。我々がやろうとしていることで、新たに効果的な内容があれば、追加するという考え方か。

【事務局】その通りである。ただ、あくまでも大手通信事業者は利益を得ようと思ってやっている訳ではなく、今はかなり通信費なども安くできるので、既往の機種を使いながらできる所からやっていこうということで、決して無理のない提案だと考えている。

【●●委員】本日の読売新聞と神奈川新聞に、平成25年度の市の予算についての記事が出ている。その中で交通計画策定の費用として1,079万円の予算要求を議会に行っているようだが、この内訳について教えて頂きたい。

【事務局】まず、平成25年度予算は、これから議会で審議されることを前提で説明する。主要となるのはこの検討委員会の運営や資料作成に掛かる費用である。それと世界遺産手形のPR費用の予算も計上している。環境手形はPR不足であり、キャンペーンを行うことは非常に重要だと考えている。

【●●委員】それらの内容で1千万円の予算となるのか。

【事務局】具体的に言うと、この検討委員会とPR費用で約1千万円計上している。

【●●委員】PR費用はどの程度見ているのか。

【事務局】PR費用は、JR東日本の中吊り広告等の費用を計上している。あと、世界遺産手形を作る上で「手引き」が必要になる。これは環境手形の「手引き」では対応できないので、新たに作成する必要がある。それらを販売するにあたり、販売店に対して「のぼり」等も作成するため、それらで約200万円の予算を計上している。

【●●委員】この委員会で800万円掛かるのか。

【事務局】800万円以下であるが、概ねその程度掛かる。

【●●委員】了解した。どのような配分でどのように使うのか気になったので確認した。もっと他に有効な使い方があれば良い。

【●●委員】資料1の7ページのグラフについて、日付が隔日となっているが、点の表記はどうなっているのか。

【事務局】印字の関係で1日間隔になっているが、点自体は365日分記載している。

【●●委員】できれば、土曜・日曜・祭日の色分けや線引きをすると一般の人が分かり易くなり、グラフを見て納得できると思う。

【部会長】資料1の6～7ページの特異日のデータは、世界でも非常に珍しいデータで他にはないのではないかと。このデータにより、初めて特異日の議論が可能になった。折角なので、休日等が区別できるように分かり易くなると良いと思う。

【●●委員】自動車交通量は休日に増えると思うので、休日分かるだけで大分違う。

【●●委員】アンケート結果が色々な設問の中で示されているが、市民から「混雑が困る」という意見だけではなく、「こうしたら良いのではないかと」という提案はなかったのか。

【事務局】資料2の11ページは、アンケートの自由記入欄を整理してグラフ化したものである。この設問は、「世界遺産に相応しい交通環境はどういう交通環境ですか」というもので、アンケート中で示した課題や施策等について、「こういうことを行ったら良いのではないかと」という意見を整理したものである。これを見ると、交通規制のような施策を行った方が良いのではないかと、という意見・提案が多い。

【●●委員】了解した。

【●●委員】パーク&ライドの利用者アンケートについて、パーク&ライドは7～8月は除くことになっていることが気になる。平成25年度の社会実験を行うときに、世界遺産に登録されたとしても、同じように除外するのか。やはり、7～8月についてもパーク&ライドを適用しないと実験として意味がないのではないかとと思うが、事務局の考えを伺いたい。

【事務局】以前、社会実験を平成7年と平成11年に行っている。その後、平成13年から本格実施をしたが、駐車場事業者との協議の際に、国道134号は海岸沿いであるため、夏場は海

岸駐車場を利用される方が非常に多く、7～8月は収益性の高い時期なのでそこは遠慮してもらいたいということになった。従って、7～8月は実施から外し、それ以外の時期は市に協力して頂いている。

【●●委員】 今後もそのような考えでいくのか。

【事務局】 国道134号以外の朝比奈IC周辺や、他の箇所に駐車場の設置が可能であれば、それらの駐車場での7～8月のパーク&ライドは可能だと思う。

【●●委員】 資料1の2ページに、「鎌倉地域には逗子ICを經由して国道134号から流入する」、「第二段階は朝比奈ICからの流入を規制する」と記載があるが、これは国道134号を規制するという意味か。

【事務局】 「国道134号を規制する」という意味ではない。

【●●委員】 了解した。

【●●委員】 稲村ガ崎や由比ガ浜等の駐車場でも、夏はパーク&ライドを実施していないのか。

【事務局】 夏は、実施していない。

【●●委員】 それはどのような理由からか。

【事務局】 同じように、7～8月は駐車場が満車状態となるのが理由である。

【●●委員】 要するに、海水浴をやっているためか。

【事務局】 その通りである。

【●●委員】 逗子を經由する考え方について、横浜環状南線の供用を考えると、首都圏からの車の分布と駐車場の位置関係から、必ずしも逗子経由だけではなく、藤沢経由の車も考えなければならないと思う。

【部会長】 指摘の通り、それは念頭に入れておきたい。

【事務局】 今の指摘は、資料1の2ページの表の「自動車利用の抑制策④」に該当する。

【●●委員】 鎌倉地域内の駐車場を利用する場合、小袋谷方面だけを考えてはいけいない。車では距離が長くなっても、鎌倉以西から入ってくる方が時間は短く済むので、結果的に近いということも考えられる。そうすると、逗子方面ばかりではなく、パーク&ライドの駐車場が確保できそうな方面に誘導するという考えもある。

【●●委員】 藤沢方面から入るのが良いということか。

【●●委員】 その通りである。

【●●委員】 国道1号もそれなりに混んでいる。

【●●委員】こちらに誘導すればあちらが混むとなり、中々難しい。

【部会長】交通容量の問題が根本にある。

【●●委員】社会実験案の中にバス関連の内容が出ているので、事業者としての考え方を述べる。鶴岡八幡宮を先頭とした県道金沢鎌倉線の渋滞対応という資料1の13ページのバス運行計画については、鎌倉駅から久木ハイランド入口までと、鎌倉駅から名越の緑ヶ丘までは、既に大型バスが通行しているので、これに関しては道路事情として特に問題はないと思う。先日、現地を確認したが、久木ハイランド入口交差点から右に曲がって名越方面に向かう交差点におけるバスの右折に関しては、特に危険を感じる状況ではなく、交通規制の問題もない。やはり、懸念されるのは踏切の前後である。ただし、本実験案の主旨は十分認識しているので、道路管理者、交通管理者からバスの通行に関して問題ない対策を講じて頂けるのであれば、社会実験は十分可能だと思う。いずれにしても、社会実験としての一定の結果を出すためには、ある程度利用できる運行間隔が必要である。やはり小型バスでの実施は車両の対応が難しいので、大型車両が使えるかどうか関係機関の意見を伺い、さらに、道路線形も良くないので、実際に走行できるかについても実験してみなければならぬが、可能であれば実施していきたい。社内的にも調整しているので、まず社会実験ということであれば不可能ではない。本格実施となると、色々な問題点が出てくると思うが、いずれにしても踏切前後と県道に出る所の交差点での安全確保というのが大前提だと思う。社会実験の実施に向けては、交通管理者との調整が大事になる。

あと、どの地域の方々の救済とすることを考える必要がある。既存のバス路線はそのまま運行させながら、この路線を社会実験時はプラスアルファとして運行するということになる。しかし、長距離利用者の方が短距離利用者より運賃が安くなるという運賃体系では難しい。当然、浄明寺近辺の方が鎌倉駅に向かうためにこのバスを利用した場合、従来通り行くよりも高い運賃設定にしないと、既存路線との整合が取れなくなる。運賃を従来通りの距離制とすれば、計画路線では1周で320~340円となる。そうすると例えば、浄明寺から鎌倉駅まで乗ると190円だが、計画路線の運賃額で計算すると240円になるような問題が今後出てくると思う。

また、提案にあったICT街づくり事業の中で、バス優先制御については当社でも他地区で実際に実施し、一定の効果が出ているが、県警から聞いている話だと、ある程度信号を集中制御していないとできないとのことである。鎌倉市内だと、混雑する交差点が局所的だとは言え、この制御システムに関しては、ある程度の距離で幾つもの信号が同じように制御できない限りは、あまり効果的ではないという認識を持っている。その辺の課題が解決されれば実施可能だろうが、バス車載器設置のコストも掛かるので、局所的な信号での効果と見合うものかどうかという問題が出てくる。また、本日の配付資料の4ページは、バスボタンをタッチすればバスの現在位置を登録し、案内通知をフリー乗車位置とすることができるという考え方だが、首都圏エリアでは基本的にフリー乗降は認められていない。事故防止の観点から突然バスが停まるリスクに対しては、交通量が少ない場所でないとは実施できないというのが国の見解である。

【事務局】指摘のあった循環バスの計画については、鎌倉警察署を通し、逗子警察や県警に問い合わせを行った。まず、現行の規制通りで、新たに規制を掛ける必要はないこと、そしてバス停を新設することもないということであれば、現段階で実験として実施することは問題ないとのことであった。ただし、安全面を考えると、社会実験といえども踏切の前後に誘導員を配置し、安全を期してやる必要がある。そのため、正式に交通事業者で実施可能と判断して頂ければ、鎌倉市としても実験前の試験走行に向けて、正式に所轄警察と協議をお願いする。

それから、PTPS (Public Transportation Priority System) については指摘の通り、県警は効果の有無について懸念している。既に藤沢市では実施しており、鎌倉市でも以前にPTPSの導入について検討したことがある。効果があるということであれば、今回の実験の中で実施していきたいと考えている。最後に意見のあったバスのフリー乗降については、今回の資料はあくまでも一つの提案なので、取捨選択を適宜行うという認識を持って頂ければと思う。

【部会長】本計画案の循環バスという発想は、「道路が混むから反対車線を使って逆回りをしよう」という、今まで全くなかったコロブスの卵のような新しい提案なので、是非実現できたら良いと思う。

【●●委員】やり方としては、この形で許可を取れば実施可能だと言うことで、次回の検討委員会での議論により、県警、所轄の警察を含めて立ち会って頂き、実際にバスが物理的に走行可能か検証し、危険性を感じないかはっきり見て頂いた上で、判断して頂くことになると思う。

【部会長】そのためにも、「逆に行く」というイメージなので、バスには良い名前をつけてもらえると良い。間違えて「朝比奈へ行ってしまった」ということではいけない。きちんと、利用者が循環バスに間違えなく乗れるよう、良い仕組みをトータルで考えて頂きたい。

【●●委員】バス停でいうと、杉本観音からは乗らないかもしれないが、浄明寺からは乗るかもしれない。

【●●委員】ただ、路線バスなので、おそらく東泉水までは各駅停車で行き、ハイランドから鎌倉駅に行きたい利用者をどうするのか、ハイランドの中に停まるか、という問題がある。ハイランドの中をぐるっと周ると時間が掛かるので、東泉水の次に止まるのがハイランドで、そこから先の緑ヶ丘や大町四つ角は全部通過する設定にせざるを得ない。本来ならばハイランドを周って戻りたいのだが、渋滞する特異日に関してはそこを迂回して走る、というような設定になると思う。

それと、バスのデザインについては、ラッピングをするだけで数百万円単位の予算が掛かるので、社会実験の間は前面に幕を付けるといった対応になると思う。その先も特異日だけの対応になるので、マグネット式のものを付けるといった対応にならざるを得ない。

【●●委員】実験後の将来を考えると、先程のグラフで休日の特異となる波と関係させて、特異日を十数日という一番少ない日数にするのか、または60日間、100日間とするのかをはっきりさせないと、混乱が生じるような気がする。

【●●委員】社会実験ということであれば、ある程度採算を度外視した協力はできると思うが、逆に、ある程度具現化して実施することになると、既存路線との整合をどう取っていくかが問題である。新規路線の運行日には、ハイランドを経由する既存路線本数は半分にするといったような、何らかの対応が必要だと思う。県警としても、あくまでも社会実験として1～2日の実施という前提での前向きな判断だと思うので、これが年間に5～6日ということであればともかく、恒久的に休日は全て運行するとなれば、警察の考えも変わるだろうと思う。現在でも、正月の規制時には細い裏道を無理して通らせて頂いている所もあるので、協議を十分重ねながら行っていかないといけないと思う。

【部会長】本計画は、もともと県道金沢鎌倉線の渋滞が解決してないという状況を前提とした案なので、この議論の中で、そもそも渋滞をなくそうとしているのだから、そのバスが必要でなくなることを願っている面もある。恒久的とは中々言えないのではないかな。

【●●委員】●●委員に伺いたいのだが、例えば、ハイランドや泉水で、逗子周りで呼ばれて行って客を乗せた後に、「混んでいるので大町側から回ります」となると料金メーターが上がってしまうと思うが、そのような経験はあるか。

【●●委員】それはある。ただし、タクシーの場合は、逗子側を周るのではなく、逆に浄明寺の中の道を使う場合もある。しかしかなり細い道なので、近隣の方からクレームが来る場合もあるのと、正直ドライバーも人間で、皆同一レベルの運転はできないので、行けるドライバーと行けないドライバーがいる。

【●●委員】ハイランドからの利用だと、大体が大町経由で行くのか。

【●●委員】ハイランドであればその通りである。

【事務局】先日、逗子市の交通を担当する環境管理課に相談に行った。鎌倉だけのことを考えると、その結果逗子市も混むことになる。逗子駅周辺は渋滞しているとのことであった。先程、バス停関係の意見もあったが、できれば逗子市のハイランド周辺の住民も利用できるような取組みもこの専門部会で検討して頂きたい。世界遺産の取組みには逗子市にも参画しており、鎌倉のことだけではなく隣接する逗子市のことも考えているということであれば、逗子市にもある程度理解頂けると思うので、是非検討して頂きたい。

【●●委員】ハイランドを周る循環路線は良いと思うのだが、時間はどのくらい短縮できる予定なのか。既存路線で真っ直ぐ鎌倉駅へ行くと20分くらい掛かると思うのだが。

【●●委員】このバスを走らせる日は普通の日ではない。当然、鶴岡八幡宮側を周るよりかはいくらか早いだろうが、どの程度かは言い難い。やはり、鶴岡八幡宮の交差点で混んでいると、その先もいずれは混んでくる。私どもの今の感覚では、バス1台で1周、1時間毎に出せると見込んでいる。従って、30分間隔ならバスが2台必要である。ある程度定刻に出すことを考えると、1周して次の便までに1時間くらい掛かる可能性を考えておかないといけない。普段の短い間隔であれば、3～4台用意して、1周20～30分間隔で間違いなく行けるだろうが、あくまでも特異日の対策ということを見ると、八幡宮前の交差点で右折するだけ

でも時間が掛かるので、浄明寺辺りから鎌倉駅まで30分くらいは掛かるのではないだろうか。

【●●委員】バス事業者として、このような計画について社内での賛成は得られるのか。

【●●委員】社会実験ということであれば大丈夫だろう。本格実施するかどうかは社会実験の結果を受けて、本当に使い勝手が良いのか、救済される方はどのくらいいるのか、逆に既存のバスはどのくらい減るのかというバランスを見ながら判断することになる。本格実施ということになれば、当該日の既存路線との整合は取っていくことになる。

【●●委員】実験時は、料金設定が難しいと思う。バス運賃は、電力会社のようなコスト積み上げで料金を決めているのか。

【●●委員】基本的には既存路線の運賃体系との整合を取らざるを得ない。

【●●委員】距離制運賃ということか。

【●●委員】当該地域でキロ当たりいくらという決まりがあるので、それに則っていくことと、既存の路線の利用者と同じ取り扱いをしないといけない。先程、事務局から逗子市との関連について言われたが、仮に循環バス路線を、緑ヶ丘や名越まで広げていくと、既存路線との整合を取らなければならないので、1周320円という運賃を頂かざるを得ない。杉本観音からだ、既存路線で真っ直ぐ行けば190円なのに、ぐるっと回ると250円になる運賃体系にせざるを得ない。ただし、ハイランドまでの方の救済という考え方で、そこからノンストップ運行にすれば、そこで運賃を頭打ちにするといった方法もある。

【●●委員】実験なので安くするのか、それともあえて実験だから将来と同じ値段にすると考えるのか、難しいと思う。

【●●委員】その路線を将来的に運行した時に、各停留所を含めた対応とするのか、ハイランドや十二所にお住まいの方の救済路線という位置付けで実施するのか、そのコンセプトによって変わらと思う。

【●●委員】停留所だが、大町を通過せずに停まった方が良い。仮に急行という別のバスという位置付けにしても、ハイランドの既存路線の運行本数を減らすとなれば、不満が出ると思う。ハイランドから大町まで利用する人もいるだろう。

【●●委員】社会実験のときはそこまで深く考えない方が良いと思う。

【●●委員】既存路線より早いかどうかを実証するということか。

【●●委員】基本的に救済の効果があるかを見て頂いて、後は実際運行するときに考える。アンケートをして、どのくらい高くても利用するのかを調査しておいて、それから整合を見ていくということになると思う。最初から逗子市との連携まで含めて計画しても、運賃が高いと利用しないという意見もあるので、最初はある程度理解を頂ける金額で行い、例えば「どのくらい高くても利用しますか」とか、「恒久的なものだったらどうしますか」というアンケートを取るとするのは効果的だと思う。

【●●委員】世界遺産のワークショップでのアイデアとして、パーク&ライドの駐車場に車を停めたときに、カーシェアリングシステムが利用できないかという意見があった。●●委員に伺いたいが、例えばパーク&ライドの駐車場にタクシーを回して、3～4人で乗合いするような可能性はないのだろうか。

【●●委員】色々な問題があり、完全にできないとも言えない。国の許可がないとできないため、色々な検討を重ねていけば不可能ではないと思う。

【●●委員】乗合いタクシーの仕組みは現在あるのだろうか。

【●●委員】以前、社会実験で実施した例はある。ただ、現状で鎌倉市内に乗合いタクシーを行っている地区はない。

【●●委員】過去に便利ではないかということで社会実験をしたが、あまり利用者がなかったようである。だから、そんなにうまくはいかないようである。

【●●委員】タクシーが来てくれるなら、江ノ電に乗り換えるだけでなく、タクシーも利用できれば良いという人はいるかも知れない。私も、休みの日に混んでいてタクシーを呼ぶことがあるが、パーク&ライド駐車場に、タクシーを呼ぶ電話番号は掲示をしてないのか。

【●●委員】掲示して良いのであれば、掲示はできる。ただ、特異日では、パーク&ライド等の施策が順調に進んで自動車の台数が減れば可能だろうが、混んでいる所にタクシーを回すと、どのくらい時間が掛かるのかという問題は出てくる。

【●●委員】資料1の3ページを見て頂きたい。現在、鎌倉市では鎌倉漁港を検討しているらしい。交通量調査を行うと、鎌倉市に車で来る人は、次に行く所があるために車で来ているという理由の人が殆どと聞いている。鎌倉市内は混んでいると分かっているが、車で来ざるを得ない。例えば、坂ノ下に漁港を造ろうということであれば、将来的には世界遺産の名所にもなってくれると思うので、周遊船が着けられるような所も一緒に造って、例えば江ノ島に車を停めて、船で鎌倉に入ることができるようにするのはいかがか。他の所にも当然駐車場はあるので、横須賀とか逗子とかで停めて、船で鎌倉市内に入るとするのも一つの手だと思う。車や道路だけで考えていると行き詰る所があるので、これこそパーク&ライドとなり、良いのではないかと思う。

【●●委員】漁業者の事業の可能性としてもそれは良いと思う。それで、江ノ島、鎌倉、場合によっては和賀江嶋の傍に棧橋でも造るなど、観光面からも検討しなくてはならないと思う。

【●●委員】今の交通だけのことを考えると中々難しいが、多くの交通手段から利用者が選択できれば、分散も可能となるのではないか。

【●●委員】確かに江ノ島から鎌倉に漁船に乗せてもらうというのは良いアイデアだと思う。

【●●委員】それらの人達は、鎌倉地域内には車で来ないことになるので、地域全体としては良い考えだと思う。

【●●委員】船の場合は天候次第で休みになるときはありますが、その場合は必ず情報を出している。

【●●委員】道だけでなく、資料1の3ページを見ていると、海を使わない手はないだろうと思う。

【●●委員】昔、坂ノ下は漁場で、私が小さい時はシラスやワカメ等色々なものが獲れた。稲村ヶ崎では夏は花火のために船を出しているのだから、漁船も役に立つことがあると思うし、良い考えだと思う。

【●●委員】坂ノ下に漁港を造るとする理由の一つは、県内で砂浜に手で船を上げている漁港は他にないからである。

【●●委員】朝、由比ヶ浜にも船が入ってくる。

【●●委員】坂ノ下に漁港を造れば船を停めることができ、皆にメリットが生まれることになるので良い。

【部会長】どうすればそれらが実現するかは分からないが、アイデアとしては良いのではないかな。

【●●委員】世界遺産は6月に決定すると聞いているが、世界遺産手形にはどのような特典があるのか。

【事務局】資料1の12ページを見て頂きたい。環境手形は既に色々な特典がある。例えば協賛店や寺社の割引など、主要な寺社には協力して頂いている。他にも、美術館等での割引もある。これら以外にもできれば商業者の方の協力や、他に美術館・寺社があれば協力をお願いしたい。事務局としては世界遺産を目指し、仮称ではあるが世界遺産手形を考えているので、協力をお願いしようと考えている。

【●●委員】他の世界遺産の場所で、世界遺産手形のようなものを出している所はあるのだろうか。

【事務局】そう言われると聞いたことがない。現在の環境手形は紙ベースだが、皆の知恵を借りながらより良い物を作っていきたいと思う。まだ正式には決まっていないが、世界遺産手形については、交通事業者と協力して頂いた結果、今の値段より少し高くなるくらいの値段で設定できた。ただし、手形の作成費やPR費、手数料等も考えないといけないので、それらを協議した中でこの手形が1枚あれば、構成資産を全部見ることができるといような値ごろ感のある手形にしたい。実際にはキャンペーンを行いたいので、世界遺産登録が決まる6月にすぐ実施しようとは考えていない。あくまでも社会実験の中で手形のキャンペーンにより付加価値を付け、色々なことを併せてやっていきたいと考えている。

【●●委員】交通事業者に伺いたいですが、鎌倉が世界遺産に登録されたとき、この循環バスの計画について特別なアイデアはお持ちか。

【●●委員】アイデアとして不可能ではないだろうという部分と、現状の交通状況で受け入れられるかなという部分がある。現状のように、仮に走らせたとして、そのバスがいつ着くのか分からないのが問題となっているので、その問題が解決されない限り、例えば利用者がいても、効率的な運行にはならないと思う。この専門部会で議論をしているように、交通量の適正化がある程度図られ、きちんと 20 分間隔で運行でき、バスを乗り継ぎながら観光できるような、ある程度時間が読めるようにならないと運行は難しい。循環バスを運行している地方の観光都市はあるが、それなりに道路事情が安定していて、20 分間隔といった定時性がある程度担保されていないと、利用者にとっては使いにくいと思う。

【●●委員】2点良いだろうか。一つは、資料1の3ページある NEXCO 東日本（東日本高速道路株式会社）の掲示板の情報提供についてである。高速道路では高速道路の情報しか出さないということだが、例えば、高速道路上で一般道の混雑状況は一切情報が出せないのだろうか。

【事務局】高速道路を管理している NEXCO 東日本の京浜工事事務所に直接電話をして確認した結果、一般的に高速道路の情報は、高速道路に対しての渋滞、事故等を提供しているため、一般道の渋滞に対し、このように迂回して欲しいという情報は出すことはできないとのことである。それでも情報を出すことができないかお願いしたが、鎌倉地域が混んでいるときは高速道路も混んでいる。事故もあるので、当然その情報を優先的に提供する関係で、一般道の情報までは提供できないという回答であった。これは、横浜横須賀道路に限ったものではなく、全国の高速道路に関してそう言う見解を持っているとのことであった。

【●●委員】道路の渋滞情報は意外と見ていて、国道 134 号の滑川辺りでは交通情報が出ている。それらを総合的に情報提供できないのはもったいない。もう一つは、私はデジタルの話が良く分からないのだが、スマートフォンの話が色々で紹介され、良いように思えるのだが、本当に皆が使うのだろうか。私もまだスマートフォンを持っていないのでその辺りが分からない。●●委員の意見を伺いたい。

【●●委員】要は、誰が使うのかということだと思う。高齢者も使うのかどうかと言えば、色々な議論が必要かと思うが、最近の若者には手軽に情報を入手できるスマートフォンが利用されている。市長は私と同年齢であるが、毎日のようにインターネットのフェイスブックで情報提供をしている。まずは、そのような情報を気軽に入手できるという仕組みが重要ではないだろうか。

一方、前回の会議で議論された、ここを見れば鎌倉の交通と観光が全て分かるというワンサイトの情報提供が大事である。スマートフォンを使うのかどうかは、また次の次元だと思うが、まずその情報インフラの整備が必要だと思う。その上で、スマートフォンを使ったときのメリットとしては、例えば混雑状況が変わった際にすぐ情報を提供できることや、ポイントを貯めることができることなどが挙げられる。鎌倉の場合、交通と観光で重要だと思っているのは、混雑を減らす一方で、リピーターを増やす努力も必要だと思っている。

従って、例えばポイントを付けるサービスは携帯電話を使えば容易にできると思う。鎌倉に来ないと、世界遺産手形を買えないというのは弊害だと思う。鎌倉に来なくても、世界遺産

手形が携帯電話で購入できて見られるとなると、鎌倉のファンが増えると思う。まずは、そのような考え方で観光需要を増やし、そもそも公共交通機関を使って来てもらうといった情報発信は携帯電話でやると便利だと思う。

【●●委員】今の話の考え方では、携帯電話で予約ができて、鎌倉駅で手形を受け取れるようになれば良いということか。

【●●委員】そのようなサービスはできると思う。どこまで作り込むかは予算次第である。

【●●委員】一般的にこのような会議の場では、計画を練っていると言っても、市民から「何かやるのか」という話を耳にする。そこで、事務局としては、それらの情報等も含めて、このような順序で実施するという可能性を時系列や思い込みでも良いのでリストアップしたものを作成した方が良いと思う。段階的な計画がないと、外部には全然計画の内容が伝わらない。社会実験は、補助金を得るところから準備していく必要があるが、情報提供だけであれば早く提供可能である。事務局は相当頑張らないと、渋滞情報の提供等で警察と協議するのも大変だと思う。

【●●委員】インターネットを見ると、「1192 人のかまくらさん」による情報発信交流ページがある。鎌倉市が全て情報を発信しなくても、市民の皆さんが発信して、観光客とコミュニケーションができれば良い。

【●●委員】今日、この会議があることも、フェイスブックに情報が出ていた。

【●●委員】そのように、年齢層問わず情報発信されている時代なので、スマートフォン等を使うことも、それ程抵抗はないのではないだろうか。先程の世界遺産手形の話について、箱根ではパーク&サイクルという、車から自転車に乗り換える実験を行ったことがある。特にやって良いなと思ったのが、社会実験に参加した方に寄木細工のストラップを配った結果、皆これを目当てに来てくれた。今は紙で話をしているが、紙だとすぐに捨ててしまう。ややコストが掛かる話だが、記念に残る物があると良い。あと、リピーターを増やすということが観光の重要施策だとすると、例えばストラップを6つか7つ集めると、「世界遺産マスター」に認定するなど、単に来て、帰ってもらうだけではなく、ゲーム感覚になるような仕組みを作ると良いのではないか。

【部会長】2月28日の第3回検討委員会では、これまでの議論や、今日の資料に対する意見を踏まえ、修正した上で提示したい。先程のICT街づくり事業について、検討委員会ではどのような扱いになるのか。

【事務局】関係事業者とも更に詰めて、この専門部会と検討委員会で議論したものを取り入れて頂き、実際に実施可能かを確認した上で提案できればと思う。

【●●委員】ちなみに、資料1のAからDまでの社会実験案は、全て国土交通省の制度の中でやると考えて良いのか、また予算は足りるのか。

【●●委員】本日の配付資料の提案は総務省で、資料1は国土交通省となると、予算の二重取

りにならないよう整理が必要である。

【部会長】 事業規模も異なるので、その整理は間違えずに行って頂きたい。

【●●委員】 総務省の事業は1件につき1億5千万円の補助が出るのではないかな。

【●●委員】 うまく行けばの話である。

【●●委員】 それをお願いするにあたり、鎌倉市として費用が掛からないのであれば、活用した方が良いのではないかな。

【●●委員】 総務省の制度を活用すると、一方の国土交通省の社会実験制度が利用できないかも知れない。

【●●委員】 両方を活用して社会実験をするのは無理なのか。

【●●委員】 それを両方活用すると調整が難しいので、協調性を示した方が良いのではないかな。

【●●委員】 了解した。

【部会長】 これについては現段階で皆さんから否定的な意見はなかったのですが、色々注意しなければならぬことはあるが、前向きに検討することで良いだろうか。

【事務局】 指摘の通り、補助制度の二重申請は問題になるので、この件については理事者にも確認を行い、検討委員会の皆さんから意見を頂いた中で、より確実な計画案を選定して、応募したいと思うので、少し検討する時間を頂きたい。

【●●委員】 一つお願いだが、資料にカタカナ表記が色々出てくるので、それらを分かりやすく整理して欲しい。

【事務局】 指摘の通り、分かるように整理する。

3. その他

【事務局】 次回の第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・直会殿で行う予定である。

【部会長】 よろしければ本日はこれで終了する。

以上