

平成 28 年度・鎌倉市交通計画検討委員会 第 12 回委員会 議事録

日時 平成 29 年 3 月 15 日（水） 午後 6 時～午後 8 時

場所 鎌倉市役所 第 3 分庁舎 2 階 災害対策本部室

議事

1. 確認事項

【事務局】3 点確認したい。まず 1 点目は情報公開についてである。鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則第 4 条では、「会議は公開とする」としている。従って、今回配付した資料の全てが情報公開の対象となる。2 点目は傍聴についてである。今回の鎌倉市交通計画検討委員会の傍聴を広報やホームページにおいて募集したところ 1 名の方から申込みがあったので、傍聴を認めたいと考えている。3 点目はこの会議の議事録についてである。原則公開になるので議事録を作成次第、委員の皆さんに確認の上で公開するが、発言者の氏名は非公開とする。以上 3 点についてご確認をお願いします。

【委員長】事務局から「資料は全て情報公開の対象」、「傍聴者なし」、「議事録の公開」について確認があったが、意見はあるか。

【委員一同】異議なし。

【委員長】それでは事務局提案の通り了承する。

2. 議題

(1) 平成 28 年度の検討委員会等の取組みについて

【委員長】昨年 9 月 17 日にアンケート、交通量の実態調査をしたが、その報告が 3 番目、特別委員会の報告が 4 番目ということで、これまで専門部会で検討頂いた歩行者尊重道路に関する議論をしたい、ということである。それでは、まず専門部会等で議論頂いていた歩行者尊重道路について説明をお願いします。

(2) 歩行者尊重道路について

【委員長】 歩行者尊重道路の考え方を専門部会で検討頂いた。本日改めて多くの方に確認して頂いて、意見を頂きたい。

【副委員長】 平成8年当時は、2ページの20の施策の中で、ある意味一番大事だと言われたのが「安心して歩ける道路を意識していく」ということで、それが最大の目標で、それをするために何をしなくてはいけないか、という順番であった。「安心して歩ける道路を作る」のがもともと最大の目的であった。その後、今小路通りを中心に対策を考えて、地元の方や市役所の方等かなり多くの方が努力をされたのだが、当時中々良い成果が挙がっていなかった。ただ、最近になり、国土交通省ではこのような問題に対して前向きな動きが色々出てきた。例えば去年4月に、国土交通省でハンプなどの「スピードを落とすための技術基準」が出された。自転車についても、自転車を歩行者と分けて走らせるためのガイドラインが出され、この20年の間に国の動きが激変と言っても良い位変わったので、そのような機を捉えて、改めて最初の目標である「安心して歩ける道」について考えようということで議論してきた。まず、どのような道路でどのような対策ができるかということで、10ページにかなり具体的に案があるが、これはあくまでも案であり、実際にはそれぞれの道路で沿道の方々と一緒に考えていくことになる。案がないと中々皆さんにもご理解頂けないので案として出した、ということである。それから後半で優先順位の話が出てきたが、これも一箇所の道路でうまく行けば市民の多くの方が「このような良い道路ができるなら我々のところも整備して欲しい」という話が挙がるだろうということを前提に、そのような場合に優先順位をどうつけるかということで一定の議論をしてきた。

【委員長】 10ページに色々と事例の写真や図が入っているので、どのような工夫を考えているかが多少分かるのだが、10ページ右の例では、道路舗装の車道の部分を歩道と同じような素材で舗装してしまう、ということがあり得るということである。上の「スムーズ歩道」というのは図が分かりにくいかもしれないが、歩道が一段上がっているところであって、横断する歩行者は高低差なしで行けるということか。

【副委員長】 表通りから曲がって路地に入ろうという車にとっては、ハンプと同様になり、車と歩行者が交わる辺りが歩道の高さに上がっている。歩行者は歩道の高さでスムーズに渡っ

ていけるが、車はそこを乗り越していかないといけない、ということである。

【委員 長】それから下は電柱を利用して狭窄部を作ることや、裏道の利用等である。左の福島島の例は何か。

【事務局】県道等の歩道があるようなところで、波打ち歩道になっていて歩きにくい、ということもあるので、フラットな歩道についてのイメージである。

【委員 長】以上のような工夫を行う道路から学ぼう、ということで専門部会に議論して頂いていくつか挙げている。

【A 委員】ハンプの写真はないのか。鎌倉市では稲村ヶ崎小学校の通学路にハンプを設置したので、写真を撮ってくれば良い。

【委員 長】見えるものが実際にあった方が良いと思う。そのような工夫をする場所として、実際には 8 ページのような道路が専門部会では議論されている。それを具体的にどのような順番でどのような工夫をしたら良いかについて、「少し基準を作ったら如何か」という意見が専門部会としてある。この辺りについて皆さんから意見があれば頂きたい。

【B 委員】非常によく整理されていると思うが、図と説明で少し矛盾があることに気づいた。まず 8 ページの追加する道路の 7 番、長谷の大谷戸から海の方へ下って、大仏殿の裏道を通り過ぎて、県道藤沢鎌倉線に入る道路だが、今は赤いドットが県道に入るところで止まっているが、逆に追加した歩行者尊重道路が、小豆色の 7 番のところには、長谷のり真安齋商店わき道から高德院と書いてあり、これはもう少し本当は延長しなくてはいけない。追加資料の 3 ページを見て頂きたい。3 ページでは直っていて、由比ヶ浜バス通りまで延びている。この左下の文に整合する要素としては、8 ページの 7 番の赤いドットは由比ヶ浜バス通りまで延びないといけない。その部分は非常に狭い路地であり、その次の 10 ページに「裏道の活用」があるが、実は海の方まで行く道があって、喫茶店の脇を通っている道が江ノ電の長谷駅の東側を通っているが、このような道の活用は鎌倉では非常に大事である。それから観光政策としては「鎌倉は歩いてまわろう」と、歩いてまわる道を主体としている。私たち市民で昔 100 人委員会というものをやったときも「鎌倉のみちづくりは、まず歩くということを中心に考えるべきだ」という話をした。これまで交通計画課でやっているのは、車の道の

安全性ということでかなり噛み合わなかったが、実はそれを本気でやるところが市の行政の中になくて、先程も言った「歩行者尊重道路の部会をまた作ったらどうか」という話がある位に必要性が高く、鎌倉の道の検討の中では、人が歩くという、車の往来とは別の方向から人の安全や人が歩くというところを検討するべきで、それが欠けているということを今の実例を含めてお話ししておきたいと思っている。

【委員長】 まず、先程の参考資料の方で図が違っているのはどちらが正しいかという話を伺いたい。

【事務局】 基本的に歩行者尊重道路は「車と人の錯綜を防ごう」ということを目的の一つにしており、先程資料編の3ページで見て頂いたように、この短い区間については、今バイクのみ通行可ということなので、少し前後するが本編の8ページにあるように、車が入れるところまでを歩行者尊重道路にしてはどうか、ということで専門部会では話した。ドットラインの表記であるが、裏道のことを言っているのではなくて、もともと歩道の状況整理をしているときに道路にドットラインが入っている表記が残ってしまっている。これは道路の路面上に点線が入っているところをドットラインと表記していただけなので後ほど削除させて頂きたい。

【B 委員】 実は鎌倉の若宮大路を少し行ったところから、若宮大路と小町大路の間にとっても良い路地がある。我々市民や観光客は「安心して歩ける道だ」と言って利用しているのだが、実はその路地も、奥に自動車が停まっている家があって、住んでいる人はどうにか車を入れている訳である。それから、この辺の道を工事するには軽自動車位は入れないとできない。多分先程の道も工事の車両位は入っていくと思うので、よく考えてやるべきだという感想を持っている。

【委員長】 歩行者のための様々な魅力的な空間がある、ということは確かにその通りだろうと思う。ただ、お話を伺っていると今回の歩行者尊重道路の位置づけとは少し違うように思う。交通が入ってくる可能性が高い道路をまず優先的に、車のスピードを落とすとかそのようなことをまず考えよう、ということである。それができた段階では確かに歩行者に魅力的な路地を対象にしていくことはあると思う。色々あるが、今回は「車が入ってきてしまいそのような道路」で、本来ならばあまりスピードを上げて通ってもらっては困る、という道路をま

ず選んで、そこに色々工夫をして、なるべく車は遠慮しながら通ってもらう。これは逆に市民の方が使う道路でもあるので規制まではできないが、車には遠慮しながら走ってもらう。そのような道路の整備をいくつかやってみたらどうか、という提案である。多分それがより魅力的な小さな路地とつながって、安全なネットワークができあがるということだと思う。

【A 委員】交通計画検討委員会で、今まで（仮称）鎌倉ロードプライシングを議論してきたが、（仮称）鎌倉ロードプライシングの結論がまだ出ていないのに、資料を頂いたらある日突然「歩行者尊重道路」という話が出てきたので、私はこの会議に出るのに戸惑っている。（仮称）鎌倉ロードプライシングがなくなり、こちらに方向転換したのはどのような経過なのか。

【副委員長】5 ページをご覧頂きたい。結論から言うと「両方一緒にやっていくべきではないか」ということである。5 ページの左上の「自動車の幹線機能を担う道路」ということで、例えば大仏前の県道等の歩行者の安全安心はどう担保できるかという、現状では中々難しい。写真のように歩行者が車道を歩いたりしている。ここについては根本的に車の量を減らさないと多分手の打ちようがないだろうということ、ここに書いてあるように「（仮称）鎌倉ロードプライシング等の施策ができた時に一緒に考えていく」ということである。（仮称）鎌倉ロードプライシングも推進しながら、このような道路についてはその時に一緒に考えよう、ということである。一方で下の生活道路と書いてあるところは小町大路の写真だが、ここは（仮称）鎌倉ロードプライシングのありなしに関わらず、例えばこのようなところで時速 30 キロを大幅に超えて走る車が多い。これについては先程申し上げた色々な手法を使えばスピードを落とすことが今はできるので、それは（仮称）鎌倉ロードプライシングとはある意味独立でやっていくべきである。（仮称）鎌倉ロードプライシングの話は後ほど説明があるように色々検討を進めていくと同時に、生活道路の話もここ 20 年忘れがちだったので、これはこれでしっかり思い出して検討しよう、ということである。

【A 委員】専門部会でそのような話が出たのか。

【副委員長】一度検討委員会でもその議論をして頂いていると思う。

【A 委員】あまり記憶にないが、ある日突然、歩行者尊重道路の話が出てきたので混乱した。

【委員長】（仮称）鎌倉ロードプライシングの話は後で議題に取ってあるので、そこでまた議

論して頂きたい。

【C 委員】交通計画の検討委員会なので、色々なアプローチで、(仮称)鎌倉ロードプライシングだけでなく歩行者とか、他にも色々アイデアが出てくるのは良いと個人的には思う。今回配られた資料で二つ質問をさせて欲しい。一つは、北鎌倉から八幡宮に行く、いわゆる鎌倉街道のところは県道であるから歩行者優先の対象にはならなかったのか。それから専門部会で、例えば歩行者優先の中で、今通れない釈迦堂の切り通しのようなところを通すことによって新たに道を、昔あった道をつなげることで歩行者に通るような道を確保することはお考え頂いていないかどうか。その二つを伺いたい。

【事務局】北鎌倉の歩道に関してはやはり県道ということで、用地の拡張等があることから対象に含まれていない、というのはご指摘の通りである。もう一点の釈迦堂については、そこまでの道を復活させるなど、そういった議論は専門部会の中では出てきていない。

【B 委員】先程 10 ページで「裏道の活用」という話を書いてあったが、これは車を抑制して数を少なくしたり、ゆっくり走らせたりという一方、このような道が非常に歩きやすくてさらに感じの良い道にすると、例えば今、長谷の観音前から大仏前まで行くのは、歩道を外れて車道を歩いているような混雑した状態であるが、それがもっとやわらげられるという意味で、多分この「裏道の活用検討」と書いたのではないかと思う。そのためこの議論から外す話ではなくて、大事なところは「人がこっちを通ってくれたら良いな」ということである。事実、それが実現するように努力するというのも、安全安心のためには大事だと捉えるべきだと思っている。

【委員長】基本的にはその通りだと思う。

【D 委員】8 ページ 7 番の、長谷のり真安齋商店前というところが先程話題になったが、のり真のところからは狭いので、表現を変えないとおかしくならないだろうか。「交差点から大仏の通りまで」などにしないと、「車と歩行者の両方あるところ」という、歩行者のところを外すという話だったことから少し合っていない。

【委員長】図表の表現方法が合っていない、ということである。

【事務局】この表現なのだが、確かに指摘の通りであり、実を言うと先程の話にある請願に

ついて、今年度の6月に請願が出された中での道路の表現が、長谷のり真安齋商店の脇から、という表現になっていたのも、それを引用している経過がある。また、長谷のり真安齋商店前は軽自動車も通れないような、基本的にはバイクのみ通れる道路という位置づけになっているので、表現については検討する必要があると考えている。

【E 委員】専門部会に参加しているが少し興味を持ったところがある。平成8年の路線で、この時に計画したものが一定程度できていると思うが、当初予定したものがどの程度できているか。今回、新しい路線についても書かれているが、私の印象では整備に向けて行き詰まった課題があってできていないのだと思う。平成8年のものを出されているのであれば、当時行き詰まった課題は新しい路線についても同じことが言えると思う。そうすると、この委員会で交通計画をこれまで検討しているが、PDCAのDが非常にまずくて、専門部会の時にも「来年度、この計画のために積んでいる予算はあるか」と聞いたら「ない」という返事を頂いた。PDCAのDを推進する行政側の熱意がない気がする。そこで質問だが、平成8年に位置付けられた歩行者尊重道路に関して、当時行き詰まった課題と現在までの進捗状況について、施策を評価する上で大事だと思うので、その2点の説明をお願いしたいと思う。

【事務局】資料編の13ページをご覧頂きたい。今小路通りについては2回の社会実験を実施している。実験では様々なことを行っており、地元の方も交えながら協議を専門部会で設けてやってきた。こちらについてはカラー舗装を実施したり、イメージハンプとあって、実際のハンプではないもののハンプを置いた経過がある。それと後は、側溝の部分を変えて、歩きやすいようなかたちで実施した経過がある。ただ、交通規制については、地元の方の同意や交通事業者の関係から、一方通行で規制していく話は実現に至らなかったという状況である。その他3地区については候補地というか、平成8年にそういった取り組みをするということで掲げているところなのだが、今小路通りに注力したということで、他の3地区については取り組んではいない、という経過になっている。後は交番の脇から図書館に至るところについては歩行者尊重道路で、ベンチが置かれて拡幅されている。一応、そのような成果が挙げられている。

【委員長】「PDCAをもっと回せ」という指摘だから、「Pが長すぎる」ということである。

【E 委員】市の評価は概ね良い、ということで良いのか。そうでないから追加になっている

のか。

【事務局】概ね良いという訳ではなく、より安全な歩行空間の実現ということ言えば、まだ足りない部分もあると思う。今小路通りについてもまだ取り組むべきところはあるのかもしれないが、今はそれよりも増して、他の地区においても課題のある状況があるので、そのような地区についても取り組んでいくべきだと認識しているところである。

【E 委員】要望なのだが、計画に書いてあることで否定することはあまりないが、これだけのことをしたいというのであれば、確か前回「平成 29 年度は特に予算を組んでいない」という話だったが、この 29 年から始まる実施計画の中でも重点事業になっていないのではないのか。「何億位積んでいる」という返事を頂きたいのだが、それをやらないと、専門家の方もついているので間違ったことは書かないと思うが、できないことをずっと議論して、これだけの方を集めて考えているというのは、少しむなしなものがあると思うので宜しく願います。

【F 委員】今小路通りについて、私はこの委員会の委員長をやっていたので追加させて頂く。事務局から一方通行が実現に至らなかったという話であるが、若宮大路に抜ける道路は一本もないので、委員からは「そこに行ける道路をいくつか作って欲しい」という話が出たのだが、拒否されてしまった。とても良い意見が出たのだが、要するに先程の「県道だからダメだ」という話で、県警が絡んできて、警察の道路事情があるから話が流れてしまった。それから、幅の広い歩道ができ、道路が広がったが、あれは中途半端である。図書館の右回りが半分位の道になってしまうから、結局渋滞の元になる。それで「カラー舗装になった」と言うが、カラー舗装にしても車が端を通る。先程「大仏さん周りのところに人がはみ出ている」という意見があったが、本当に歩行者を尊重するのなら、歩道幅を広くしたり、(仮称)鎌倉ロードプライシングが実現するかどうか分からないが、車の進入を規制したりすべきだと思う。その位の気持ちがないと歩行者を尊重できない。今小路通りに関してははっきり言って、歩行者は何も尊重されていない。社会実験を実施したが、社会実験の結果が一つも生かされていない。社会実験で「これは良いな」と思っても、それを警察に持って行くと、警察の方で「これは道路規制があってここに掛けられない」などと言われる。狭い道で車を一方通行にするなどできるはずがなく、そのような社会実験をしても実現に至らない。だか

ら国や県など、より大きな組織で実行しなければ歩行者尊重道路はできないと思う。今小路の後に何を行ってきたのか知らないが、結果的にはそのような状態であるから、これからいくつもやるということで、お考えになり、進めて頂きたいと思う。8 ページの 8 番 9 番というのは、その辺から一方通行のことでこうなっている。事務局には申し訳ないが、あまり綺麗事で作るといふより、本格的にやらないと計画倒れになってしまうと思うのでお願いしたい。

【委員長】 交通規制を伴うものに関しては色々問題が生じやすいというのはよく分かっている部分だと思うが、今回は特に規制までは考えていないのか。

【副委員長】 委員長がおっしゃる通りで、交通規制というよりむしろ道路を物理的に変えることでスピードが出ないとか、あるいは一時停止をしてもらうとかを中心に考える。まさに去年からそのようなことが日本で非常にやりやすくなったので、この機会にそれを実施したいということである。

【委員長】 皆さんの要望は「とにかくやるならしっかりやれ」ということなので、それはご理解頂きたい。

【G 委員】 毎回立派な資料を作って頂いて、立派な説明を頂いて、専門部会にも参加して色々意見を述べさせて頂いているのだが、今の説明を伺っても、果たしていつ目標が達成されるのかわからない。（仮称）鎌倉ロードプライシングの時はオリンピックまで、という話があったと思うが、（仮称）鎌倉ロードプライシングを含め、歩行者尊重道路の問題にしろ、最後の目標は大体これぐらいまでという大きな見通しというものはあるのか、というのが一つ。それから鎌倉市の予算が交通政策に対して増えてきたか、というのが一つ。それと、バスが通過する道で、はみ出して人が歩くというところと、北鎌倉駅の方に向かって学生やら観光客がはみ出して歩いているところに「あそこは県道だからどうにもならない」という意見も伺っているが、片面の一方通行にしていくという方向は如何か、という意見も述べたことがあるものの、結局それは全然通らないということである。一つ参考に考えたのは、こちらで標語を作った時に、京都の標語を参考にして「歩く鎌倉」というのをイメージして話し合ったと思うが、京都の区画された綺麗な通りがどのようになっているのか、タクシー業者やバスの運転手さんに話を伺ったが、歩行者尊重道路をととても良く考えている市長さんが、車線

数を2車線から1車線にして歩道を広くした。歩く人にとっては良いが、交通利用者にとっては不便とのことである。また、駅前も新幹線ができたり、バスのところに大きなターミナルができたりして、行くたびに少しずつ変わっているが、タクシーを止めることについても料金を取るようになった。一台につき20円とか50円とかではっきりと覚えていないが、色々京都も考えて進めている。インターネットで調べられると思うのだが、参考にしながら考えていくのも一つの手かと思う。もう一つ、はみ出して通る歩道にガードレール等の柵をつけるということはできないか。この頃はJRでも自動ドアがホームにできるが、ああいう立派なものでもなくとも、いわゆる垣根みたいな柵を作るだけでも人は柵の中に入るのではないか。

【事務局】 何点か質問があったかと思うが、まず「いつ目標が達成されるのか」というところをお答えしたい。先程から説明がある通り、歩行者尊重道路と優先整備路線を定めていこうという話があった。後は地元からの要望もある。市としては全ての地区で行えればそれに越したことはないが、予算の状況等あるので順番を付けてやらざるを得ない。順番については議論がまた別であり、緊急で危険な箇所の対応はするが、歩行者尊重道路自体が地元と一緒に検討して組み立てていくものでもあるため、交通計画課の予算として、財政状況は厳しい状況が続いているが、計画を作った上で順序立てて予算を獲得して、事業課と連携を図りながら予算確保に努めていくという流れになると思う。

【委員長】 県道の話があったが、これは如何か。

【事務局】 一般的には、例えば国道134号を考えて頂ければ分かる通り、広い歩道があれば横断防止柵ということで設置ができるかと思うが、旧鎌倉地域に入ると県道でも歩道が極端に狭い場所が多々ある。場所によっては横断防止柵の設置が可能な箇所があると思うが、トータルで見た時にまだ設置には至っていない狭小な歩道がある、という状況だと思う。

【委員長】 色々な意見を頂いたが、基本的にこういった考え方で概ね進んでいくという話についてはあまり大きな反対はなかったと思う。「もっと早くやれ」とか「いつやるのかははっきり示せ」という意見があった位で、実際実施する時には地元の皆さんと話し合いながらということである。具体的な優先順位等も含めて、具体的にこの先どうするのか。この場を使ってやるのか、あるいは地元に入ってやるのか。その辺りは如何か。

【事務局】事務局としての案だが、専門部会で優先順位の付け方は未消化の部分があるので、それらを決めた上で、後は行政からのお声がけというか、アプローチの仕方も詰めた上で入っていく話だと思う。

【委員長】了解した。それでは、もう一段詰めて頂いて、どの路線を最初にやるべきかについても理由を分かるようにして頂いて、そこから実際にアプローチして合意が得られるかどうか、という話になる。その部分も専門部会の方で検討頂くということにしたい。

【H委員】専門部会に4回ほど出席させて頂いたが、検討委員会は今回が初めてである。どうぞ宜しくお願いする。私の研究の一番のテーマが生活道路の交通安全で、非常に興味深く拝聴させて頂いているが、私が気になっているのは、今回の論点の一つ目の、いわばこういった委員会と住民と行政がそれぞれどのような役割を担って本当に尊重される道路を作っていくのか、そのような環境を作っていくのかという話である。どうしてもこのような話はハード整備の話に偏りがちで、確かに副委員長のおっしゃるようなハンプをつけるなど、そういったことをすることで何か物理的にドライバーに訴えかけるやり方というのは正解の一つのかたちだと思うが、それに対する理解であるとか、ドライバーの方々に対してどのようなメッセージを送ればスピードを落として歩行者を尊重してくれるかというところを考えないといけない。その中に入れるアイデアの発案が、行政の方であったり委員会の方であったり、我々のような専門家であるのかもしれないが、一番キーとなるのは地域の方だと思う。地域の方しか分からない、そこでずっと生活してるから分かる、ハード対策をきちんと担保するようなやり方、アイデアが出てくるのでは私は思っている。6ページ目のところも、検討委員会と鎌倉市と沿道自治会の役割分担が書かれているのだが、1番から4番に対しては「ハンプというものが何か理解してもらおう」とか「要望を出す」という位置づけでいるが、5番のところ「鎌倉市と協働で具体的な整備計画を作成」と書いてあり、どこまでブレイクダウンさせて計画を推進するのかというのは非常に重要だと思っている。いわば「道路をこんな風に形作るが、それに対して合意するか、反対するか」という形だけで終わってしまうのか、もしくはそこで地区の住民としてできることは何かないかなど、ヒヤリハットのマップを作る上でも小学生にアンケートを取って、「どこで本当に事故に遭いそうになったのか」ということを行うことも可能なので、そういったところまで市民を巻き込ませるのか。いわば協働のかたち、姿、そのようなものをどのようにデザインするのか。そのようなことを議

論する機会はあるのか。その辺りが気になるので、今明確にはお答えできないかもしれないが、その点だけは外して頂きたくないので質問させて頂いた。

【事務局】 H 委員に専門部会の時から意見を賜り、確かに地元の意見を聞くのは一番大事なことだという認識である。その意味でも先程おっしゃって頂いた小学生のヒヤリングなど、学校に行って聞いたらどうかという意見も頂いたが、予算を掛けずともそういったところから情報を収集して安全対策に努めるという、歩行者尊重道路の実現に向けての取り組みに結びつけるというのは非常に大切なことであると思っている

【委員長】 具体的に地域がはっきりしたら「こうしたら良いのでは」というアドバイスを頂けると思う。時間の関係で先程質問のあった（仮称）鎌倉ロードプライシングの議題については、3番の「交通量調査・アンケート調査結果」と「特別委員会の状況」を一括で説明して頂きたい。

(3) 交通量調査、アンケート調査結果について

(4) (仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討状況について

【委員長】 特別委員会では法律の専門家、税の専門家、行政の方々、色々な方々に参加して頂き議論をしたのだが、立場によって少しやり方が違うというのも事実である。

【副委員長】 今説明があった通りだが、一つは法制度の問題である。ここにもあるように「色々な可能性がありそうだ」ということで色々な可能性についてこれから議論していこうということ。もう一つは技術的なことで、国の方でも ETC の今までと違う使い方を考えて頂いているようなので、そのようなところとうまく連動できると非常にこちらの可能性も広がってくるという感じである。

【委員長】 税の話については実際に総務省に当たらないと中々具体的なところが分からない。一応頭の中の整理としていくつかの考え方があるというところまでは税の専門家の皆さんにも「このようなものがあるだろう」というのを出して頂いたが、これを持って行って総務省がどう判断するかという話は残されているということか。それから実際に技術面についてはこれは国土交通省がかなり動いているところなので、その技術の利用ができるかどうか

かというのが一つの分かれ目ではある。それがこの1~2年で実験も含めて動けるようになれば非常にやりやすくなる。今日も説明があったが、車載機をつけていない方が当然いらっしゃるるので、そのような人たちについてはナンバープレートから追わざるを得ないだろうというのは残された課題である。この手間が結構大変だということも皆さん分かっているという状況である。それではアンケート調査、交通量調査、それから今の特別委員会の話も含めて如何か。

【F 委員】(仮称)鎌倉ロードプライシングについて、アンケートで「市民に課金するなんてとんでもない」という意見が大半であるが、それは理解を求めなくてはいけないということである。私は商連の代表で出ているのだが、商店街の皆さんに聞くと(仮称)鎌倉ロードプライシングはほとんど反対している。ということは市民に納得して頂けるような施策がないと、これは非常に難しい問題だと思う。それとETC、確かにナンバープレートからという方法があるが、ETCを載せていない車はかなりいる。入ってくる車を乗用車で考えているが、鎌倉は軽自動車はかなり動いていて、軽自動車でETCを載せている車はほとんど見たことがない。そのような人たちがゲートでお金払うのに渋滞を避けないといけないということを、19ページ一番下に書いてあるが、本当にそこまで考えないと、(仮称)鎌倉ロードプライシングによって逆に渋滞することになる。本当に腹を括って、きちんとした計画を立てないと難しいと思う。そのようなことを考えながら実現するのなら良いと思うが、もっと市民の理解を得ないと、「知らない」という人が多いのではないか。「知らないから分からない」という人もいるかもしれないので、もっと皆さんに理解して頂けるようなかたちで進めて頂ければと思う。

【委員 長】車載器は大体2割位が付いていない。

【E 委員】(仮称)鎌倉ロードプライシングというのは、道路無料公開の原則という観点からは本来してはいけないことをすることになる。技術的な部分であるとか、観光客であるとか、住んでいる方の気持ちを聞くというよりも、そもそもこれはできるのかという総務大臣協議が必要なので、その前に神奈川県とよく相談して、大臣協議の事前協議でも良いから入ってくれということをお願いしてきた。この話題が出るたびに「行ってくれ」という質問をしているが、今回は歩行者尊重道路整備計画案の中にも、自動車の幹線機能を担う

道路についての手法の中で、「短期的には(仮称)鎌倉ロードプライシング等の施策により」という、このようなところにも入れ込んでいる中で、専門家も交えて色んな考え方を披露して頂くのは結構だし、それで勉強するのも結構だが、まずは行政で汗をかいて、できるのかできないのかという議論の枠組をしっかりとしないと、実現できないところに時間だけを掛けることになる。参加している方たちの時間でもあるので、その辺についてどのようなになっているのか今日は質問させて頂きたいと思う。

【事務局】 この件については、平成 28 年度、今年度になるのだが、検討委員会で叩いて頂いた色々なことを、特別委員会を設けて法的な課題やシステムの課題を審議して頂いているところである。今年度取り上げた特別委員会での課題とか、そのようなところも先程委員長から話があったが、どのような点が課題なのかというのは見えてきて、後は事務局の方でも行政側の方でも、疑問点や課題になっている点について、神奈川県さんを通じて総務省に確認していこうという流れになったので、これから話を聞いて判断していくという話になる。税で難しい場合も考慮してそれ以外の手法も併せて検討しているところであるので、まずは税で考えている状況だが、そのような可能性について探っていくという状況である。

【E 委員】 つまり行っていないということだと思うのだが、協議してクリアしなくてはいけないハードルを与えられて、そのためにお知恵を頂くのは分かるが、あまりにも行政が汗をかきなすぎると感じる。この議論をしている時にいつもむなしいなと思うのは、できるのかできないのか、それを見極めるのは行政間のことなので、国も県も市もそこはきちんとして頂かないと、集められて議論しているのが若干むなしいところがある。先程の話に戻るが、道路の整備についても、やり方・進め方について、議論しないと着手できないという、予算も組んでいない。この部分について一体なにを議論したら良いのかと思うので、(仮称)鎌倉ロードプライシングに関しては行政間で「できるのか、できないのか」の見極めをつけて頂きたいと思う。答弁は結構である。

【C 委員】 アンケートの中で「料金を払うことによって交通渋滞のない道路を走行できた場合」という設問から、(仮称)鎌倉ロードプライシングを導入すると当然、車が入ってくるのが抑制されることは見込まれる。ところが、何らかの原因で、(仮称)鎌倉ロー

ドプライシングを導入しても効果が上がらなかった場合、お金を払ってもそれだけの効果が得られない場合の責任の取り方や対処の仕方等、（仮称）鎌倉ロードプライシングを導入するときに、何かセーフティネットを考えているのか。お金を払ったらそれに対して相応の見返りというか対価を、どうしても人は求めてしまうものだと思う。そこはどのような担保をしているのか。

【事務局】セーフティネットの点については検討は今していないところではあるが、先程から説明があったように今年度にアンケート調査と交通実態調査を行っている。そのような調査の結果で、来年度の予算で交通シミュレーションといったシミュレーションを掛けようと思っている。それで料金が500円、1000円、2000円とした場合に、交通の量がどのように変化するかというシミュレーションを掛けていく予定であるので、そのようなところから影響を判断していきたいと考えている。セーフティネットについてはまた引き続き検討していく課題ではあると考えている。

【委員長】このようなアンケート結果と交通量調査の結果から将来予測のシミュレーションをやっていくということである。

【C委員】その予測が外れた場合にどなたが責任を取るかということが一応、そのセーフティネットには含まれるかと思うが。

【事務局】例えば、今回法定外目的税というのを一つの課金の根拠にして取り組めないか、ということで検討を進めている。仮に法定外目的税で仕組みを整えた場合、通常は法定外目的税の場合には時限措置を最初から作り置いておいて、例えば3年なり5年なりに見直すという仕組みを設けることになると思うので、あらかじめ、先程から申しているようにシミュレーションをして、減らすべき目的の交通量が得られるように検討するが、今回、「500円だとどうか」「1000円だとどうか」「2000円だとどうか」というアンケートを取っているので、交通量を減らして円滑に流れるように課金額を設定することを求めていく。仮に今実施した場合、それでも減らなかった場合には金額の見直しなども将来的には考えていく必要があると考えている。責任について、皆さんにご意見頂いて施策を展開したとしても、市の事業として施策を実行した場合に効果が上がらなかった時には、市の責任になる。その時にどのように責任を取るのかということになれば、それは当然、執行した時のトッ

プは市長なので、市長が責任を持たないといけないだろうし、施策を決定した人間のところに訴訟等もあって「その負担を」ということになれば、決定をした人間個人に求償があれば、個人で求償に応じなければいけない。これは市の行政全てに対して同じことになろうと思っている。

【委員 長】市が覚悟を持ってやるということである。他には如何か。

【B 委員】やるとなった場合、議会で決議しないとけないから、責任という意味では豊洲と同じである。

【H 委員】アンケート結果の解釈だが、先程意見があった中に、「施策を知らない人が結構な割合で含まれている」ということがある。知っている方の行動変容と、知らない人が知らない状態でいきなり「お金取られるのか」と怒って答えている訳なので、そのような方々の考え方というのは恐らく少し別にして理解する必要があると思う。クロス集計だが、シミュレーションの根拠となるアンケートというのはこれのことか。それとも別に取られているのか。

【事務局】このアンケートである。

【H 委員】このアンケートならば、アンケートがどの位の母集団を代表しているのかというところもきちんと精査しないとけないし、例えば 18 ページの左下に「500 円の場合」「1000 円の場合」と書いてあるが、鎌倉の中のどこに行く人なのか、どこから流れてきた人なのか等、専門的な言葉で申し訳ないが OD という出発地と目的地の組み合わせで恐らく考え方は変わってくるはずなので、そういったことまで精査できるのか等が心配である。いきなりやってしまうと先程のように「予想が外れたらどうするのか」という話もある。シミュレーションの考え方の一つとしては、施策のシナリオを設定して、一体どれぐらい交通量が減るのかを見る、というのもあるのかもしれないが、逆に渋滞を減らすためには、混雑を解消するためにはこれ位の人たちに車利用を諦めてもらわないといけない、という目標設定の理屈も必要だと思う。ただ単に予測値だけを作って、それを信じきって何かしら施策を決めていくだけではなくて、達成すべき目標値はここのまでだから、これを目標値に定めて（仮称）鎌倉ロードプライシングのやり方を考えていくという、いわば判断材料が必要であると思う。そのようなことに関してもかなり精査してアンケート調査や交通量調査の結果を考

えていかないといけない。

【委員 長】今のようなシミュレーションをするという話になったときに、来年度以降どのように進めていくのか。

【事務局】来年度の予算について、予算要求は挙げているので、予算が通ればシミュレーションを実施したい。

【委員 長】ODにするのか。

【事務局】今日はまだ集計途中だったのでODというかたちでは公表できなかったのだが、ODを取って、そのようなかたちでシミュレーションを行いたいと思う。

【委員 長】他には如何か。

【副委員長】少し気になったことがある。先程奥村委員から「なぜ突然、歩行者尊重道路なんて」という話があったので、今日、閲覧用に配っているこの中間取りまとめがあるが、中間取りまとめ以降、我々がどのようなスケジュールで全体としてどう進めてきたのかというところを再確認した方が良いと思う。(仮称)鎌倉ロードプライシングは(仮称)鎌倉ロードプライシングをやる一方で、中間取りまとめで20の施策の「継続」となったものに対して継続的に順番に検討している状況である。市民憲章を作ったり、今回はこの歩行者尊重道路の検討を進めたり、後はまだ交通情報提供やプロモーションが残っている訳で、その辺りのロードマップを常に我々が共有できるようなペーパーが常に検討委員会で配られている、という方が皆さん、「今は全体の中でここを検討している」と理解して頂けると思う。数年の中での話で、長い時間が掛かるので、少し事務局からはそのような情報提供をお願いしたいと思う。

【委員 長】いくつかある中の施策をひとつひとつ検討しているわけで、他の施策についても検討、計画しているものの全体の見取り図が分かるようにしよう、ということである。今日は歩行者尊重道路の話と、それからアンケート結果について、特別委員会とこんな議論が進んでいるというところまでだが、来年度の話としては先程説明があったように、このアンケート結果と交通量調査結果を踏まえて実際にシミュレーションをしてみて、どのような料金の場合どれ位交通量が減りそうなのか、あるいはどこに影響があるのか。それを具

体的に検討した上で、これまで使ってきたデータは古いものなので、新しいデータでもう一度確認してみるという作業かと思う。結果としては先程の交通量全体で言うとあまり変わっていないが、もう少し精査して、具体的な交通に対する変化がないか確認していきたい。その上で目標と、ある種の施策を取った時の影響を見ていきたい。来年度の検討については少し時間が掛かるのだろうか。

【事務局】 来年度については、今言ったシミュレーションから見えてくるものなどについても少し皆さんに議論して頂くような機会を設けることになると思う。来年度になってまだ時間が掛かる場合があるので、前段で議論すべき課題があれば議論して頂いて、来年度にはその中でシミュレーションの検討についても議論頂ければと考えている。

【委員長】 概ね時間になったが、特に発言があれば頂きたい。これから交通量の具体的な数字を見て頂きながら、どのようなことがこの20年間に起きたのかということを確認して頂き、それをもってその先の作業を行って頂きたい。歩行者尊重道路の方は今日の話を受けてさらにもう一段具体的に「どの場所からやるべきか」というメジャーを作って頂くということになると思うので宜しくお願いする。それでは、事務局にお返ししたいと思う。

【事務局】 それでは今後の開催予定について説明する。次回、第13回検討委員会については来年度に入ってから開催する予定である。委員の皆さんには改めてご案内差し上げたいと思うので宜しくお願いする。併せて、本日の議事録に関しても内容を確認した後に案を作成して、委員の皆さんにご確認頂き、内容が確定した後ホームページ等に公開をしていきたいと思うので宜しくお願いする。最後に、お手元に配布させて頂いた鎌倉地域の交通計画策定に向けた中間取りまとめについては、会議の冒頭でご案内した通り参考に配布したものであるため、会議終了後に回収させてもらうのでお持ち帰りにならないようお願いする。

【委員長】 それでは、今日は夜分の寒い中どうもありがとうございます。来年度も引き続き宜しくお願いする。

以上