

日時 平成 28 年 10 月 17 日（月） 午後 3 時～午後 5 時

場所 市役所 第四分庁舎二階 823 会議室

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委員名簿、③第 25 回検討委員会専門部会資料（A 3 版）、④これまで整理した鎌倉市の主な交通渋滞状況（参考資料 1）、⑤第 24 回鎌倉市交通計画検討委員会専門部会（平成 28 年 7 月 28 日（木））等のアンケート調査等に関する意見への対応について（参考資料 2）、⑥交通事故発生箇所図（参考資料 3）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（案）について

(2) 第 24 回専門部会の主な意見

【部会長】前回の幹事会を含めて、今年度の取り組みについて、何か質問はあるか。

【A 委員】特別委員会の具体的な内容に関しては、審議中・検討中なのでまだ公表出来ないということか。

【事務局】その通りである。今年に入り、特別委員会と特別委員会・幹事会という二層構造で、特別委員会・幹事会は 8 月 3 日と 10 月 3 日に 2 回開催し、議論を行った。専門部会・検討委員会での中間とりまとめの中で「市民の負担」の話があったと思う。市民と市外の人負担の割合、例えば市外の人が 1000 円なら市民は 100 円といったことが法的に問題ないか、また、納税義務者として、（仮称）鎌倉ロードプライシングを行う際にカメラを活用し

た場合は車両の所有者になるが、ETC で引き落とす場合は運転者になるなど、税制上可能な
のか、そして、（仮称）鎌倉ロードプライシングを法定外税で実施する場合、目的を限定す
る税金にするのか、用途を限定しない普通税にするのか。そのような内容を議論して詰めて
いる状況である。

【A 委員】今までに2回の会議が開かれたということだが、次の検討委員会までに何か結論
が出て、その報告は検討委員会で発表されるのか。

【事務局】次の検討委員会は11月7日の予定で、そこまでに内容が固まれば良いが、先程
申し上げた通り、特別委員会と特別委員会幹事会は二層構造で議論を行っている。幹事会の後
に特別委員会で諮る流れになるので、11月は中間的な途中報告となる。

【B 委員】特別委員会だが、専門部会や検討委員会である程度の方向性が出た時に、特別委
員会でひっくり返される可能性もあるのか。そしてもう1点は、特別委員会は「ロードプラ
イシングを決めつけてできた委員会」なのか。私個人やある委員は「ロードプライシングは
無理だ」と考えており、アンケートの中に「ロードプライシングを知っている人に賛成か反
対かを入れてくれ」という意見を出した。資料2ページの上から6行目後半に「無理があれば
違う方法を検討することも必要」という事項があるように、「ロードプライシングをや
る」という方向が出ていないのに、（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施する前提で、特
別委員会で議論しても仕方がないと思う。専門部会や検討委員会で（仮称）鎌倉ロードプラ
イシングの方向性を出してからやるべきではないか。我々が決めたことをひっくり返されて
は困る。特別委員会のメンバーは、鎌倉市民ではなく学識経験者等であり、私はそのような
人たちの集まりをよく見るが、机上の空論で意見を言う。鎌倉のことを本当に理解している
人は少ない。それを考えた上で、こちらで決めて特別委員会に理解させないといけない。こ
ちらで（仮称）鎌倉ロードプライシングを煮詰めた上で持って行かないと混乱してしまうと
思う。

【事務局】特別委員会で（仮称）鎌倉ロードプライシングを議論する理由として「委員会
の中で特別な事項を審議」ということで「ロードプライシングに特化した事項を審議する」と
位置付けた経緯がある。専門部会においては、課金の方向性を「中間とりまとめ」にまとめ
た。それを踏まえて特別委員会で議論している。そのため当然、特別委員会で、提案と少し
違う内容があればその話を専門部会に戻すなど、手続きが必要である。制度上難しいのでは
ないかという話も出てきており、それは「ここが課題だ」「ここはもう一度地元で協議が必要
だ」と話を戻して再度議論させて頂けたらと考えている。「ロードプライシングをやると
いう決めつけは困る」という指摘があったが、先程申し上げた通り「ロードプライシングに
特化した事項を審議する」ことになっているので、関係機関や先生方と議論させて頂いてい

る。

【B 委員】鎌倉市の「交通計画検討委員会」であり、「（仮称）鎌倉ロードプライシング検討委員会」ではない。いかに鎌倉市の交通がスムーズに行くかが大前提で、その中の一つに（仮称）鎌倉ロードプライシングがある。（仮称）鎌倉ロードプライシングばかりが中心になって動いているので、それが少し私には気になる。今のような話を今後も発言していきたいと思っているので宜しくお願いする。

【C 委員】B 委員と似ているが、政令指定都市でも中核市でもない規模の一般市で、（仮称）鎌倉ロードプライシングのあり方を特別委員会で議論しているということは、市長がしているので理解するが、賛成はしない。結論は早い、と私たちは思っている。法制度の上で一般市がそういうことをできるかできないかは、欠点が一個でもあればできない。法定外目的税であれ、普通税であれ、総務大臣協議等をしないとイケない立場にある。そういう規模の自治体である。県に連れられて一度国へ行ったのは聞いた。前回の会議から、特別委員会で学者や関係省庁等を集めて、あり方論を検討しているのは分かる。行政として協議に改めて行ったのか行かなかったのかお聞きしたい。

【事務局】国土交通省ではこれまで協議した経過があるが、法定外税に係る総務省の方は、総務省に繋がりのある先生を交えて話をしている状況であり、まだ改めて協議の場は設けていない。

【C 委員】法制度の有権解釈は省庁がする。「総務省の方を呼んで議論して頂く」のはあり方論をやっているだけである。鎌倉市の場合は県と一緒にではないとイケない立場だが、行政が省庁に行かないとおかしいと思う。あり方論はいつまでもできるだろうが、「法的にできるかできないか」は行政側で始末をつける話だと思う。「今やっている話が省庁協議でまとまるのであれば協議の土俵に乗せてもよい」と言われて行うのなら噛み合っているからまだ分かる。しかし、「どうあるべきだ」という話を全然国と向き合わない形でやっているのは、国の方や学識経験者を呼んでいるにしても、私にとっては「これだけの人たちを集めてやる価値があるのか」と思う。これは 2 回目の要望になるが、法的なことなので、国に行って「できるのか、できないのか」について行政で結論を出して頂きたい。

【部会長】ご要望があるので宜しくお願いする。他は如何か。資料 1 ページを見ると特別委員会幹事会から専門部会に矢印が書いてあるので、あちらの特別委員会や幹事会で何が議論されているのかはもう少し情報を入れて頂いた方が良い。資料 2 ページの内容はこのような内容で良いか。それでは、今日は（仮称）鎌倉ロードプライシングでない施策について議論して頂くので、まずは事務局から歩行者尊重道路について説明をお願いします。

(3) 歩行者尊重道路について

【部会長】資料 2 ページを拝見すると、今日から第 25 回、第 26 回、第 27 回と歩行者尊重道路についてご議論頂く。専門部会で 2 回議論して検討委員会に持って行き、そこから意見を頂いた上で、第 27 回でまた専門部会で議論する段取りになっているようだが、まずは議論の前に「3 回の議論で何を期待しているのか」、「今日これから何を議論したら良いか」について、説明をお願いします。

【事務局】本日は課題を整理したいのと、もう一つはこの課題に沿って、今後歩行者尊重道路も含めてもう少し幅広く環境の充実やネットワークを考えて頂くという方向性を示した。ネットワークについて、どういう視点を持って今後検討していくのかを示したので、まずは課題として追加する項目や、ネットワークの作り方について意見を頂きながら、次回はその意見を踏まえて具体的にどういうネットワークが考えられるなど、具体的な整理の手法を考えている。例えば交通を抑制するためにどういう取り組みがあるのかなどを紹介しながら話をしたいと考えている。

【D 委員】色々と説明して頂いたが、今まで「歩行者ネットワーク」が一番大きな枠組みだった。それと「歩行者尊重道路」との位置付けはどちらが大きい枠になるのか。そして「歩行者優先道路」「歩行者尊重道路」の中に、「20 の施策の歩行者尊重道路」がある。さらに「請願道路」もこの中に入るのか。あるいは「生活道路」も入るのか。枠の中にどう組み込まれているか。次に、専門部会は何をやるのか。歩行者尊重道路に取り組むのか、ネットワークに取り組むのか。もちろん道路の問題、歩行空間の問題はあるが、それ以外に主要な生活施設とセットだと読めるのだが、その枠組みや領域が少し分からない。

【事務局】資料 4 ページを見て頂きたい。緑色で着色してあるのが、この交通計画検討委員会で位置づけた歩行者尊重道路である。専門部会で議論するのはこの歩行者尊重道路で、今後具体的に進めていくためにどういう取り組みが考えられるか、具体策を検討していくのが大きな命題になる。それに合わせて、請願で示されている赤い道路もあるので、「歩行者尊重道路以外にも歩行者に配慮すべき道路もある」という認識の中で、こういう道路についても専門部会の中で検討できないかと考えた。その時に歩行者尊重道路、あるいは請願道路がこの鎌倉地区の中でどういう役割を担っているのかを歩行者ネットワークを踏まえて考える。まず全体の枠組みを考えた上で歩行者尊重道路や請願道路がどういう役割を担っていくのかを考えた方が良いと思っている。

【D 委員】資料 3 ページ上に「歩行者尊重道路は幹線道路に接続し、流入車両が予測される生活道路」という文言がある。それから 6 ページの図面に生活道路が載っている。ここで記載の「生活道路」は歩行者尊重道路の中に入るのか。

【事務局】少し言葉の整理をしたい。資料 6 ページの「生活道路」は、「鎌倉市都市マスタープランで位置付けられている生活道路」である。資料 3 ページの「生活道路」は一般的な生活道路という扱いで、言葉が混同している。もう一度言葉の整理をしたいと思うが、鎌倉市都市マスタープランで生活道路と位置付けられている路線は、大体「歩行者尊重道路」に該当してくるので、そういうことで考えている。

【E 委員】生活道路の定義に関して教えて頂きたいのだが、鎌倉市都市マスタープランで規定されている生活道路は、規定された当初どのような意図があって生活道路という名前をつけて認定したのか。私の考えでは「幹線道路以外は全部生活道路」というのが一般的な話だから、今説明して頂いた「一般的な生活道路」という意味ではなく、ここでいう生活道路はどのような意図があって、わざわざここに赤い線が引かれたのかをお教え頂きたい。

【F 委員】鎌倉市都市マスタープランはずっと携わっているので説明する。一応、「生活」は「観光客ではなく市民の生活」で、住宅地内の割とよく使われる道路を示している。それから買い物等で通る最寄り商店街等の利用頻度が高い道路である。混み合っているので、生活するためにもう少し良くしていけると良い、という話が出た道路となっている。生活道路でも性格が異なる。御成商店街のような駅の近い所、もう少し北鎌倉側で、今小路通りの八幡宮から横に配置している道路など、上と下では大分性格が違う。下の今小路通りは市役所がある関係で結構車が通る場所である。市役所や図書館等がある。そういうものと、この界限に住んでいる歩行者との摩擦が問題になることがある。この交通計画の中では生活道路のカテゴリー分けが必要だと思う。それによって対処が違ってくる。

【E 委員】考える時に「実際の現状から考えていくアプローチの方法」と「施設の色々な点在状況からあるべき論として考えていくネットワーク」は同時に考えなければならないと思う。鎌倉市都市マスタープランの生活道路はどちらかというと「主要生活道路」のような感じになっている。

【F 委員】鎌倉市都市マスタープランで、今言われた施設の重要度も一緒に解析できるように相当合理的にやろうとすると、どうなるか分からない。鎌倉市都市マスタープランは市民参加で検討を進めたものなので、市民感覚の意見が多い。同じ公共施設でも、市役所や福祉施設等への交通はそれ程違わないのだが、これを客観的に、例えば施設規模等を踏まえて、利用頻度や、どういう性格の公共施設なのかと考え始めると、その方法に沿った結論となる。鎌倉市都市マスタープランでは、市民の生活感覚でかなり議論した結果、生活道路として一括りに扱っているが、それぞれ解決の仕方が違うと思うので、交通計画ではもう少し道路の性格を考慮しなければいけない。

【E 委員】市民の視点と、買い物客や外来者の観点はそれぞれ違うと思うので、皆さんのご

意見を頂ければと思う。

【D 委員】「この専門会が取り組むべき道路はこれである」ということをはっきり言ってもらった方がよい。その根拠は「この部分は 20 の施策に入っている」「この部分は請願道路である」「この部分は生活道路である」という色分けができればよい。どれに取り組んでいいのかイメージが湧いてこない。

【F 委員】3 種類の道路が出ているが、交通計画では交通計画検討委員会から出てきている歩行者尊重道路がまず重要である。これは 6 本ぐらいしかないものだから、この 6 本がどういう性格かを説明して頂いてから検討を行った方がよいと思う。それに絡み、請願道路で、鎌倉市都市マスタープランの生活道路と重なっている部分もあるが、「請願は議会を出ているものだから、それぞれこういう部分に注目しているのだな」と分かる。例えば郵便局から小町通りに行く短い請願道路は、これは「一方通行にするべきだ」という議論をしてきた狭い道である。ところが沿道住民の抵抗が非常に強く、一方通行化は実現できない。そのため、この短い請願道路はやはり歩行者尊重道路で担保して、歩行者尊重道路の一つに入れて検討した方がよいのではないか。その他、生活道路が歩行者尊重道路の一部分に重なっている箇所もある。先程言った今小路通（六地藏から寿福寺の前）は歩行者尊重道路で、特にこの部分は解決した方がよいものを示している。そういう所は今言った今小路や六地藏と近い所と、市役所通りから北の所である。あと重なっているのは、国道 134 号の出入り口を今は一方通行で解決していて、鎌倉と藤沢の延長で来たもの、国道がヘアピンになる所が一方通行になっている。図表中の坂ノ下という文字の上の短い直角な道路は結構一方通行がうまく行っている。その中で、国道との出入り口だから非常に車が多い。一方で、歩く人もよく使う通りなので、歩行者との干渉が生じやすい。歩行者尊重道路の解決は、一番緊急の場所をこの交通計画専門部会で一般的な共通認識を得て、交通計画としてやっていけたらと思う。

【B 委員】私は今小路通りの歩行者尊重道路専門委員会のメンバーだった。歩行者尊重道路に関わってくると思うのだが、鎌倉市都市マスタープランの中に、「歩行者の多い道路については歩道の設置を拡幅する」という項目がある。これはできればすごいと思うが、本当にできるのだろうかというのが疑問である。それから、私も鎌倉市商店街連合会の顧問の立場で出ているが、「商店街の歩行空間を整備する」ことが、本当にできるのか。整備する、あるいは歩道を作るとしたら車道が狭くなっていくが、住んでいる住宅を束縛することはできない。そこまで踏み込んだ考え方を示して頂きたい。今小路通りの歩行者尊重専門委員会に出ていたが、請願道路としてこちらで請願してもこれは警察が認めない限り意見で終わってしまう。「警察を呼んだら意見交換ができるのではないか」と言ったが、一度も警察が来たことがない。専門部会では「無駄だ」ということを言いたい。それと、今は「請願しても駄目だ」とか何とか言うが、請願しなくても一方通行になってしまう所はある。特に今小路通

りは、今小路通りから下馬に行ける道が一本でもあるか。それは何故かという、市が市役所前の通りが昭和 50 年頃に開通した時に、深沢方面からの車が由比ガ浜へショートカットして、小町方面に行けると混雑するからということで全部一方通行になった。市民の意見でなく、警察の意見で決まっている。しかし、F 委員が言われたように「一人の住民が反対するから一方通行にできなかった」ということもある。私どもが今小路通りで議論したのは、安全にするためにどうしたら良いかということである。具体的に言うと、例えば交番の前に一本の松が立っているが、あれは何で立っているかということ、ただ単に一本の松が、「いわれがある松かもしれない」ということで残したのである。ところが、子供の頃から遊んでいるが、あの松はあの池の周りにたくさんあった。G 委員も知っていると思う。あそこを市役所の駐車場にする時に全部整理したのだが、たった一本残ったのがあの松であり、その松を「いわれのある松かもしれない」と残した。その後、雷が落ちたのだが、「大事にしている松を保護しよう」と言っておいて、雷が落ちたら切った。頭にきたので文句を言ったら、「課が違うと考えが違う」と言われる。その程度の木を何故残すのか、一方通行の請願ではないが、言ってもそれは駄目である。そして、先程言ったように下馬に抜ける道がない。私は今小路通りの沿道に住んでいるが、細い道路だけは下馬方向に行ける。それ以外は全部行けない。だから渋滞して大変で、何故あそこだけが一方通行にならないのか。「歩行者尊重道路だから」といっても、一人か二人が反対するから駄目だという。過去に勝手に一方通行にしておいて、一箇所だけ一方通行にできないという。私がやっていた今小路通りは結局イメージパンプを作ってスピードを落とそうと考えたが、それも実現しない。「カラー舗装にしよう」といってカラー舗装にしたが、何の効果も出ていない。やはり資料 9 ページに書いてあるように本当に歩道を広げなくては駄目である。カラー舗装はかなり広く、車が停まっているとそこは通れない。資料 9 ページに「歩道を拡幅する」とあるが、そこまで踏み込んだ歩行者尊重道路にしていかないと効果がない。カラー舗装しても結果的にはそこが緑になっているだけで全然変わっていない。結局、委員会をやっても「警察が駄目だ」「市民が駄目だ」と結果的には全然進んでいない。無駄な 2 年 3 年であった。本当に腹を括って、一番中心になるのは資料 9 ページの「歩道を拡幅する。歩行空間を作る」という気持ちでやっていく。そういうことをやっていけば、自然に生活しやすくなる道になると思う。少し聞いてみたいのは、歩行者尊重道路として示されている 6 箇所ほどの位「歩行者尊重」の道路に変わったかということである。どの程度の成果があったのか。今後の専門部会を見ると、(仮称)鎌倉ロードプライジングというだけである。いかに生活しやすく車を減らすか。交通憲章を作ったが、その中に「歩いてくる鎌倉」という項目がある。それを考えれば、もっと車を入れないような鎌倉を考えていく必要がある。

【部会長】 今までの議論について市から答えを頂きたい。まずは歩行者尊重道路で実際に歩行者が尊重されるようになったか。

【事務局】20の施策に位置づけられる4つの歩行者尊重道路のうち、今小路通りについては、市民の方を交えた検討と社会実験を行っている。社会実験は、平成11年と平成21年に行っているが、平成21年の歩行者尊重道路の検討は、B委員のお話のとおり、歩行者尊重道路の専門部会を立ち上げ、地元で何度も協議を重ねた。確か、具体的な検討プランを3つ作って、「最小限の交通規制を行い歩行・居住環境を向上させる」案、「現行の交通規制の時間を延長し、離合限定箇所を設置する」案、「現行の交通規制のまま、カラー舗装等で歩行空間を明確化する」案であった。こうした案を作ったが、周知をする段階で交通事業者や、地元の一部の方は「どうしても納得いかない」ということになり、実施可能な社会実験を行うという経緯があったと思う。その社会実験は大きく三つ行っており、一つは、将来的に小町通りから寿福寺方面への進入を規制し、寿福寺方面から鉄の井方面の通行を実質的には19時まで一方通行とすることを視野に入れ、まずは一方通行を予定している方向の反対方向の交通量を測定し、実際に影響があるかどうかを確かめた。二つ目は、巽神社前を離合箇所限定とし、カラーコーンとバーで道を細くして車の速度がどの位変わるのかという実験をした。三つ目は六地藏付近で、市役所側から六地藏側への向かう方向が一方通行になっている朝の時間帯（7時30分から8時30分）に、カラーコーンを設置し、歩行空間を拡大すると車の速度はどうかの実験を行った。議論の経過の中で「規制を伴う実験は厳しいだろう」という話になり、それ故に実施可能な社会実験をやっつけていこうということになった。実験としては一定の効果は認められたが、いずれの施策も実現はしていない。今後の専門部会では大きな方針を決める形になると思うが、その中でいざ地元になると地元での議論が必要になり、警察や行政で協議して決められれば一番良いのだが、生活している方の意見も尊重する必要があり、それをいかにまとめていくかは大変の作業だと思う。交通規制や既存道路整備となるとそういう議論が必要となるが、今は時代が変わり、様々な手法・工夫もあるということで、その辺りを専門部会でも協議していけたらと考えている。

【B委員】結局大した成果があがっていないから、6箇所で行っていることを土台にしながら別の所をやるのなら、もっと実現するような委員会でないといけないと思う。

【F委員】歩道がもっと広ければ良いということもある。長谷大仏の県道も、名古屋の方で車道を縮めて歩道を広げてうまくいっている例の様になればよい。それは確か交通部会で議論したが、あの道が駄目だったのは、バス会社はバスの運行を考えると車道をこれ以上狭くできないということであったが、バスが通らない道で歩道を広くするというのはできるかもしれない。片側だけでも良い。片歩道だけ作るとかは良いかもしれないが、タクシーの往来が多い道がある。まさに今小路通りは夜、西に行くのは大体そこから出て行く。夜10時過ぎはそういう交通が多い。色々別の事情があるので、かなり具体的に、あまり一般道に偏らないで、車と人とお互いに歩み寄れる案はできないだろうか。その場合に、やるならやるで、

片側だけでも歩行用の舗装を考えたり、少しでも段差をつけたり、かなりデリケートな解決方法も含めて高度に考えないといけないと思う。あそこで言うと、電信柱があるのは歩行者を守っているという言い方も行政側からは出ている。

【A 委員】鎌倉では結局これ以上道路の幅を広げることはできない中で、私たちはこのような会を続けているのだと思う。一つ思い出したのは、京都である。「歩く京都」ということで参考にしたことがあったと思うが、京都は四条から八坂神社の道を広くした。どうやって歩道を広くしたかという、結局、住民は自分の土地を譲らないので、車道を削って歩道を広くして道を作り替えたという。面積が限られている中で交通問題を検討する場合には他の考え方を持たないといけない。茅ヶ崎の例もご存知だと思うが、あそこは完全に地下である。駅からまっすぐ地下に降りて、国道1号を渡るにも地下に降りて渡る。地下道は結構広くて、自転車も通るし、「よくできている」と私は思った。信号はなく向こう側に渡れて歩行者も安全である。あれは大々的にやったし、お金も相当掛かったとは思う。それから思いつくことは、「限られた面積の上だから高架はどうか」ということである。例えば仙台等では駅から上に渡れる道ができている。身近な所では藤沢駅も上から行ける。そういう風に方向転換をしてはどうか。別の方法を考えることも手かと思う。予算は別で、鎌倉の経済状況がどうなっているか実際はよく分からないが、(仮称)鎌倉ロードプライシングもお金が掛かることであるし、国の補助金もどの程度あるか分からないが、歩行者尊重道路を作るならば別の手立ても検討してみても如何か。また、B委員が発言されたカラー舗装道路だが、北鎌倉の駅からずっと鎌倉街道に道ができている、「あの道を通れば安全である」という意識は結構ある。私もそこを通っているが、「ここを通れば良いのか」と思うので、役に立たない訳ではないと思う。意識の問題である。歩行者尊重道路では、横断歩道に書いてある「止まらなければならない」という箇所があるが、車を運転する人がそれを守らない人もおり、それが交通事故の原因だと思うので、マイナス点はあると思う。今小路通りには青写真があって、あの頃一度見せてもらったのだが、今は市役所に面して歩道がきちんとできて、あそこにあった大木もちゃんとそこを囲って道を作って、あれは本当によくできていると私は思う。それが六地蔵まで続けるかは別問題だと思うが、少なくとも駅前の御成通りはよく直ったと思っている。

【C 委員】私は交通の専門家ではないが、先程説明してくれた内容は、全然新鮮でなく、昔からやっている話と全然変わらない。苦労話もあったが、非難はしない。鎌倉市都市マスタープランはぼんやりしたイメージのものなので、それと一生懸命整合性を取ろうとして説明されていたのだが、本来であれば行政が「こういう方向でいくら掛けてやりたい」と言えば、「こうすれば良い」と具体的な提案をコンサルタントの方もすると思う。白紙の土地に絵を描く訳ではないので、交通問題を緩和させようとする、人か車かどちらかの量を減らすか、

拡幅するしかない。拡幅するにあたっては沿道の用地買収等も必要になるので多額の費用が掛かる。あるいは互助の精神で一方通行にするとか、交互に交通整理員を立てるとか、そういうことをやらないとできなくなってしまう。例えば、拡幅はお金が掛かるが、本気でそれをするという気持ちもない中で、検討することに心苦しさを感ずる。専門部会の委員で、本気で実行しない検討が仕事になってしまうのは無駄だと思う。行政が例えば生活道路を歩行者尊重道路にするという課題に対して「これぐらいの費用を考えている」とか、「他の施策をストップ掛けてもこれをやりたい」というのは引き出して頂かないと、皆さんはお題を出されて色々意見を一生懸命言うが虚しいと思う。社会実験を平成11年、18年、22年とやってきて、結局反対があるとやめてしまった。「できない」という結論になっているが、それを押し通すような強い気持ちがなければ「道が狭いので我慢してくれ」と宣言するしかないと思う。そこははっきりして欲しい。決めるのは行政で、私たちは決める立場ではない。その辺りの考え方は今後の議論にも関わるので、きちんとコメントしておいて頂きたいと思う。

【部会長】市から意見を頂きたいのだが、その前に一つ、私からも質問がある。指摘のように資料には3種類の道が載っていて、一つは「歩行者尊重道路」で、具体的に6箇所の道が載っている。これは20の施策として当時決められたことで、間違いなく問題がある所をピックアップした結果がこの4ページの6箇所である。もう一つは請願が上がってきた対象の道である。これも間違いなく「問題があるのはここだ」と言われて設定された道路である。もう一つが鎌倉市都市マスタープランで出てきた生活道路で、これは先程の話にもあったように使われ方に注目して、生活道路と指定した。市が「ここで検討してもらいたい」と言っている資料9ページの「歩行者ネットワーク」が、この3つとどのような関係になるのか。どういう関係になっているのかが、まだ少し我々に理解されてない。先程の3つを重ね合わせて全部の合計をとって歩行者ネットワークと言うのか、また別なのか。あるいは例えば県道も含めて歩行者が歩くネットワークを「歩行者ネットワーク」と呼んでいるかもしれないし、「鎌倉地域の全体で歩行者ネットワークを確立しよう」ということなのか。歩行者ネットワークの意味するところと、具体的に市は何を狙おうとしているのか。その2つを説明して頂くと議論が進むと思う。

【事務局】歩行者ネットワークというのは、これから整備すべき課題解決をするための道路を導き出すための一つの材料、手段であり、ネットワーク全体を考えて、道路を全体的、体系的に考える。色々な位置付けの道路があり、既に備わっている計画があると思うが、そのようなネットワークを通して道路全体の歩行者への役割を改めて確認する。請願道路はこれまで市民安全課等で部分的な所はやっているのだが、そういった道路についても、優先順位ではないが、課題として整理すべき所はどこかを市民の視点から皆さんに意見を頂いて、「このようなタイプの道路はこのような手法が考えられるだろう」と整理する。先程「具体

的な地区がないとイメージができない」という話があったが、ネットワークから道路の役割を整理して、そこからうまくそれぞれの道路に対して、「こういった道路についてはこういうやり方が効果的だ」などを議論して頂きたい。それらを踏まえた上で、優先して具体的に整備する地区や路線を検討していきたいと思う。確かに、鎌倉市都市マスタープランは目標とする姿なので、それに近づけられれば一番良いが、どうしてもそれが難しいならば、「そのような位置付けの道路」ということにすることもあると思う。難しい問題かもしれないが、どうしてもやるべきだというのであれば、そういったことも当然視野に入れなければいけないと思う。ただ、県道ならともかく、一般の市民にお世話になるような箇所については用地買収をしたり、車道を縮めたりといった検討の仕方になる。道路の性格によってやり方、制御に限らず規制等、そのようなことを議論していきたいと思っている。

【C 委員】これは先生の質問か分からないのだが、少し自分で考えて決めたらどうだろうか。例えば、もし専門家が 100 人集まったとしても「一部の人のことしか聞いていない」と言われる。私は先程 3 種類言ったが、どちらにしても非難されるではないか。それでも「この公益が大事だからここに税を投入しよう」と決めるのは行政なので、「ここの部分をこういう方向でやりたい」と示さないと、皆さん色々な可能性の話をする。「それで市はどうするのか」という話に最後は戻ってくる。色々分析されて、カルテを示されて、「このような可能性がある。議論してくれ」と言われればやるが、それで良いのだろうか。もう少し自分で決めて、「このようにしたい」という内容を示さないと議論が無駄になると思う。

【G 委員】今日の議論をずっと聞いていて、道路の定義から何から、今国会でやっている議論のような気がしている。よく分からない。定義がまずはっきりしていない。そこがないから皆のイメージが違い、議論が先に進まないと思う。このネットワークという言葉の使い方が少しおかしい感じがしている。例えば、この図面を見ていると「歩行者尊重道路」というところで何件交通事故があったと出ている訳である。色々な社会実験があったが、例えば「一つのやり方として速度制限をする」などと言う訳である。あの当時は「特区をまだやるかやらないか分からないが、例えば速度制限特区を設けるという手もあるのではないかと」言ったが、誰も検討しなくてそれきりになってしまった。そういうことも含めて考えれば、何か知恵が出るのではと思う。この問題も古く、ずっと言われてきた問題であるし、私もよく歩いているので、「ここは危ない」「ここはこれだけ人が歩いている」などは大体どこがどうなっているか分かるが、例えば県道は広げることになっているが実際にはできない。では、できない場合どうするか、ということも含めて考えれば良いかと思う。交通事故の発生場所を見るとやはり小町通りが多い。幹線道路上の事故は歩行者の事故というより自転車だと思ふ。そして最近では自転車と人力車が交通の障害になっているのは事実である。特に車を運転していると、自転車が車道を走っているとすごく危ない。それは歩行者にも関わる。実

際、車道を走っているのだから、そういう所で事故が起きないことを少し考えた方が歩行者尊重道路になるのではないかと思う。特に今はレンタサイクルもある。市民は比較的分かっているから逃げ場も分かっているのだが、一番怖いのは車を運転する側である。結構はみ出して自転車で走っているのが多い。そういう所で安心できるような策があるのなら考えた方が良いのではと私は思う。この通りだと結構外国人が自転車に乗って大仏に行くのだが、彼らがだんだん車道の中央側にきてしまって、車が止まってしまう。それは歩行者とも関わり、そういうことも考えた方が良いと思う。大仏に行くと、歩行者と自転車の事故があり得る。「どこがどうだ」という議論も必要だが、具体的にそういう問題を解決する手立てがあるかも議論しておく、歩行者が安心して歩くことができ、それが繋がっていけばネットワークになるのではないかと思う。歩行者尊重道路や生活道路を議論していても仕方がない。定義も分かりやすくして欲しいと思う。

【F 委員】車を持つ人が多いので、切り下げによる車道と歩道分の高低差がある波打ち歩道という箇所がある。鎌倉は高齢者が多いので、運転手が心臓発作を起こしても歩道に乗り上げないように高さを確保した方法である。昔は歩道を切り下げていたのだが、それをやると歩道の高さが波打ってしまうから、縁石だけ高さを残しておくものも出てきた。歳をとっていくと出っ張っている所に引っ掛かりやすいなどかなり危険が多い。波打ち歩道があるのは皆が認識しているので、県と交渉して歩道のレベル差が小さくなるように改造できないかなと思う。アスファルトとタイルなど材料も違うが、歩く人と車の関係で言うと、歩車道の高低差を5センチ位にするとうまくいきそうだなと思う。自転車に関して、歩車道が分離されていない場合、自転車は行ったり来たりできるので、自転車が車に対して避けることはできるのだが、避けられると今度は歩いている人にぶつかる危険がある。そういった話を鎌倉ではこういう風に解決できるなど、「色々問題があるが、こうできないか」という話を県と協議したらできるかもしれない。

【部会長】平成8年に提言があつて、歩行者尊重道路の提言をしたのだが、あれから20年経っている。その間に国の方で話が色々進んでいて、例えば平成12年にバリアフリー法ができて、道路のバリアフリー基準ができた。今、F委員がおっしゃった話も、実は国の基準ができていて、どこがどれぐらいの段差かというのは決まっている。自転車に関しても、平成24年に自転車利用環境創出ガイドラインができた。「狭い道に自転車を通すには、ここをこういう風に通せ」となっていて、今年7月に改訂版が出たばかりである。それから歩道のライン、狭い生活道路で歩道が作れない、そういう所で車のスピードを落とすにはどうしたら良いかということについて、国の基準が今年の4月に出たばかりである。これについて少し、我々は情報共有をした方が良いと思ったので、次回、色々な事例を見て頂いて、「こういうところまで日本はきている」ということから「それでは鎌倉はそれプラス何をする

か」という議論をして頂きたい。その上で、市としてどの辺りを着地点として議論をするのかという指摘もあり、また、「ネットワークの意味が分かりにくい」という意見もあるので、専門部会の3回の議論でどこに着地点を持って行くのかを次回、明確なものを出して頂けると良い。ただ、そこで固有名詞を出して「～～道路をこうする」という所まで議論するのは少し微妙である。沿道の方々抜きで話をして良いのかもあると思うので、出し方はA道路とかになるかもしれない。しかし、少なくとも市の腹の中では何かないと議論になっていかないと思うので、出し方は別として、少しリアルな着地点を念頭に置きつつ議論して頂きたいと思う。議題の3番は「歩行者尊重道路について」ではなくなるかもしれないが、それも含めて議論、検討をお願いします。

(4) その他

【事務局】 本日配付した資料にもある通り、次回の第26回専門部会は11月頃を予定している。開催については詳細が決定次第連絡するので宜しくお願いする。

【部会長】 これで第25回の専門部会を終了する。次回も宜しくお願いする。

以上