

日時 平成 29 年 11 月 9 日（木） 午後 6 時～午後 8 時

場所 鎌倉市役所 本庁舎 4 階 402 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第 29 回検討委員会専門部会資料（A 3 版）、③鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた中間とりまとめ（閲覧用）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、宜しいか。

【委員一同】異議なし。

### 2. 議題

#### ◆国土交通省の社会実験の概要と鎌倉市の取組み方針

【A 委員】前回の時に、「1 年間も（仮称）鎌倉ロードプライシングを検討していなかったのは、どうやって進めて良いか分からないからで、これから 3 年後に（仮称）鎌倉ロードプライシングを実現させるにはもう遅いので、可能性がないならもうやめろ」という提案をした。

それで、今日は（仮称）鎌倉ロードプライシングについて検討するという話で「観光交通イノベーション」などが出ているが、我々の委員会のことが全く無視されて、京都と鎌倉を選定したと。これは勝手に決められた訳である。前の委員会で「こういう話がある」というのなら分かるが、いきなりこのような通知がきて、訳のわからない ICT や AI を使っている。我々は毎日歩いて交通の状態を見ている。それをこのような機械を使って渋滞がどうだ、交通量がどうだというのはとんでもない話である。住んでいる人間がいつも感じていることで私たちはものを言っている。その中で市民の意見を聞いて、例えば課金するのも、乗用車は ETC を持っているかもしれないが、軽のバンやトラックで ETC をつけていると思うだろうか。そのような人が入って来るときに、今度はゲートに誰かを置かなくてはならない。その日当はいくらになる

か。ここで言うと1年のうち120日間やると書いてあるが、その120日間9箇所か10箇所にそういう人を置く日当はどうなるのか。たった1台2台でもETC未装備の車が入った時にはそこでお金を払わないといけない。そこまでの費用を考えてものを言っているのか。「全てETCが乗っている車を使えば良い」という話で言っているがそれは無理である。その前にもおかしなことがあった。入って来る人にお金を払った証明があればお土産なり鎌倉の店で何か買う時には何%か割引する。証明書というのは領収書のことである。ETCでは証明にならないではないか。それを私が言ったらそれはやめになって、スーバだとか何かで交通解消しようという話になった。その後、今度はETCを使えば手間が掛からないとなったが、今のようにETCを使うというのはゲートを作ればそれで良いということではない。そういうことも考えると、交通憲章の中で「歩いて見る鎌倉」ということを訴えたのに、「金を払えば中に入って良いよ」となるとは、渋滞は解消できない。

それと、この前、鎌倉の商工会議所の観光部会と藤沢の観光部会で大きな問題になっていた。日にちが間違っていなければ10月24日の話である。(仮称)鎌倉ロードプライシングをやるという話の中で、「私はこれは非常に難しい政策だと思う」ということで、今のような意見を言った中で、藤沢の交通事業者たち、特にタクシーの人たちは「鎌倉にお客さんを乗せていく時に誰がお金を払うのか。そういう車にも課金するのか」と言う。当然それは課金する訳だろう。しかし、市の方では返事ができなかった。そういうことが全く決まっていない。

専門部会では色々話が出ているのに、このタウンニュースを見ると「流入する車の課金を1とすると市民は0から0.1にする」ということで、つまり外が1000円だったら内は100円にするということだろうが、そのようなことをこの委員会で決めたのだろうか。それがタウンニュースにはっきり出ている。委員会が全く無視されている訳だ。出る人優先というのは出た話だが、10対1なんて話は一切出てない。それがこういう所に発表されている。我々が長い間、7年も掛けて検討してきたことが全く無視された発表である。それと同時にこういう例もあった。藤沢に住んでいる人が、「自分は鎌倉に菩提寺を持っている。法事とか墓参りは土曜か日曜に行く。そういう所に家族を連れていくのにも金を払わないといけないのか」ということである。誰が聞いても金を取ることに反対している。そういうことを考えても、いつも私が言っているように「まずこの政策は無理だと思うから、早くけりをつけてくれ」と思う。

京都は広いから分からないし、これから兵庫県か長野のどこかでもやると言っていたが、恐らくこれはどこの都市もできない。7年もやってきてろくにまとまっていけないのに、確か私の間違いでなければ「オリンピックまでに形を作る」という話だったと思う。もう3年しかないのなら、ある程度形ができていても工事に入らなければできない。そのようなことを考えて、この訳の分からない発表について腹立たしい所もあるのだが、交通検討委員会に何の話も前触

れもなしに、私が「次回から（仮称）鎌倉ロードプライシングを忠実にやろう」と言った数日後に選定結果がでてきている訳である。前回は7月にやったのだが、一ヶ月位経ってから選定結果の報告が来たり、確か9月半ばにタウンニュースがあったり、どれを見ても驚いた。昼間、仕事の時間を割いてこういう所に来て議論されたことが無視されている。前にも言ったが、特別委員会より、地元の間人が言っていることが一番身近なものだから、そういう所を重点的に考えて今後進めてもらいたい。他の方がどう考えているのかは分からないが、私はこれについて非常に腹が立っているのと、前から「難しい」と言っている中で、これを進めようという考え方なら良いのだが、「どうやったらできるか」ということが全く検討されていない。それから、他の情報から言っても「（仮称）鎌倉ロードプライシングが良いね」と言った人は、正直2~3人で全員が反対しているとは言わないが、大半がそれは難しいと思っているのだから、もっとも市民の意見を聞いた方が良いと思う。

**【事務局】**まず、「なぜ観光交通イノベーション地域に連絡もなく応募したのか」という質問があったが、今回、国の発表が8月2日にあったという事実がある。その応募期間が8月2日から21日までであった。本来であれば事前に「こういったことに手を挙げる」ということで提案内容を示すことができれば良かったが、時間がなかったというのが正直な所である。そうした中で選定の内容や提案内容は非公開情報に該当し、実際に選定があった日は9月7日だったが、そこで速やかに私どもとしてはまずは検討委員会の皆さまに「こういう状況である」ということをお知らせした。これは国が勝手にやることではなく、検討委員会の中間とりまとめにある31ページの方向性として、「検討委員会としては（仮称）鎌倉ロードプライシングについてはこういう方向でやっていこう」という共通の理解があって現在に至っているものと認識している。それを踏まえて、特別委員会の話もあったが、地元としては、検討委員会の中ではこういう方向性で、意見を吸い上げて進めている。ただ、法的な課題やETCだけで課金ができるのかななどの課題がある。ETCを持っていない方は多くいて、高速道路では90%の装着率だが、一般市街地ではもっと低い数値であるので、カメラで課金したりコンビニで事前を支払ったり、そのような可能性について特別委員会で検討を重ねている。

様々な意見を頂いているが、まずは市としても、国がエリアプライシングという形で、観光地の渋滞対策として「こういったものに取り組んでいこう」ということで、鎌倉市としても国とともに進めていくのが一番の近道であり、バックアップ体制があることになる。まずは観光イノベーション地域の応募に応じて、その結果を（仮称）鎌倉ロードプライシングに繋げていきたいということで今回このような形で取り組んでいる。

**【A委員】**色々な説明があるが、「どうやったらできるか」「どうやったら市民が納得するか」ということをきちんと出してもらいたい。机上の空論みたいな、何とか委員会とか鎌倉に

住んでいない人が委員会を作るのではなくて、本当にどうしたらできるのか。私も市長に言われて委員になったのだから、皆が納得して（仮称）鎌倉ロードプライシングができれば良いと思う。しかし、「どうやったらできるか」というのが今まで全然ない。何か言うと「それは難しい。あれは難しい」、私はかなり反対している部分がある。反対しているというか、難しいだろうと考えている。私のひと言で取り下げたのがずいぶんある。そういう所も「ではこうしたら良い。ああしたら良い」というのが出てこない。そのうち話が逸れて、スーパーなどの別の話になっている。それで少し心配している。

**【B 委員】** A委員と似た部分があって、三つ質問がある。国がこの課題に取り組むのは昭和43年以來かなと思う。最初は大臣の諮問機関が課金の必要性、都心の道路について言い出して、それに応じるように44年に都知事が私的諮問機関を設けて、実現はしていないのだが、その後、政府の交通政策部門で「時期尚早」という判断をしている。この後に、平成に入って（仮称）鎌倉ロードプライシングを市長が言い出して、「鎌倉に車で入って来られなくなってしまいうらしい」という風評が立って中止にせざるを得なかった事情がある。

平成15年に東京都でまた素案作りを始めたが、その後は確か進展していない。そういう中で、社会実験そのものは国土交通省道路局で色々なものを行っているのですがそれは良いのだが、質問の一つ目というのは、確かこの趣旨というのはETC2.0という新しい技術でイノベーションを起こそうということと、「AIを使って渋滞予測を提供するようにしよう」というのが技術的にあって、それがうまくいった場合には（仮称）鎌倉ロードプライシング、いわゆる課金をしていこうという二本立てだったと思うのだが、その点はどう考えているのかお聞きしたい。

**【事務局】** 二本立てというのが、ETC2.0というのは技術として確立していて、通った車の履歴やどういった所を通ったのかという情報が分かるものである。あと、AIの技術が最近は人工知能で色々なものがインターネットを介して分析ができるので、そういったものを用いるという。

まず、鎌倉市は肌感覚で、先ほどA委員が述べたとおり「こういう時はこうなる」という現象がたくさんあると思う。私も勤めていて「こういう時はこうだな」というのがあるが、そういった所を革新的な技術でまず明らかにする考え方が国にある。鎌倉市としては明らかになった事実を、これまで検討委員会で検討してきた様々な交通需要管理施策がある中で、最も効果的だと思われるのが（仮称）鎌倉ロードプライシングなので、そういった技術を（仮称）鎌倉ロードプライシングに結びつけていこうという考えがある。国の方も資料にあるとおり、「ロードプライシングを含む」という形で、結果として（仮称）鎌倉ロードプライシングに結びつくということで私どもは理解している。

【B 委員】「技術の実証をした上で、それが効果があると思えば（仮称）鎌倉ロードプライシングをしようという結論に持っていく。それがこの社会実験の目的ではないか」と聞いている。両方ではなくて片方だけか。技術の部分の検証だけか。

【事務局】技術の検証だけでは決してない。その先にある（仮称）鎌倉ロードプライシングやエリアマネジメントなど、交通渋滞対策の実現が目的である。あくまでも手段を用いて、（仮称）鎌倉ロードプライシングを代表とするエリアマネジメント、交通渋滞対策に結びつけるということである。

【B 委員】実証実験をするということは技術が交通渋滞の解消に役立つかということと、その上で（仮称）鎌倉ロードプライシングをしていこうという、「うまくすればそうしよう」という社会実験ではないかと聞いている。微妙に違うのだろうか。正しくないのだろうか。国土交通省の社会実験の目的に明確に書いてあるのではないか。その二つが目的でやっていると考えている。（仮称）鎌倉ロードプライシングと言っている以上はそういうことだろう。

実は今、本当にローカルな、鎌倉独自の課題としてこの交通問題を取り上げていて、実施計画には、この交通問題の検討が3カ年の実施計画になってしまっている訳なのだが、視野を広げれば日本の有名観光地のどこでも抱えている課題である。中心部には交通渋滞が起きる、だから国が国費を投じて社会実験をしようとしている。その標準的な判断を国土交通省がするということになり、そこに応募したということはその趣旨に賛同して応募したということである。そうした場合に、例えばこの社会実験の結果というのは「本格的に政策導入する」という選択肢が一つ。それと「実験を継続する」というのが一つ。そして、「導入を取りやめる」というものがある。そうした時に、市長としてその結果に従うというか、その結論を受ける考えがあるのか。それが質問の一点である。

それから、国土交通省はそう言っているが、もともと私どもが言っている課金ということ自体は、この委員会では特定の財源にあてるための費用を徴収すると言っているのだが、前部長の発言によれば「これは法定外目的税でできる」と委員会の場で言っている。皆さんの認識もそうだと思うが、その時に総務省としてどういう省庁協議をやっているのか、あるいはやろうとしているのかが見えない。この部分というのは根幹的な問題である。人様に負担を課する、それも権力を持って課する訳なので、そのときの権限はこのような一般市にはない。その協議は、市だろうが県だろうが国だろうが、行政の中で解決すべき問題であって、その動きというのを毎回出席するたびに言っているのだが、「総務大臣との協議はやっているか」ということについてお聞きしたい。あるいは一般市なので直接総務省に行く訳にはいかないので神奈川県と協議を始める訳だが、その辺の実際の動きがどうなっているかを聞きたい。

【事務局】まず、一点目の確認だが、国の結果に従うのか、という質問で良いか。少しまた前ふりになってしまうのだが、国が今回こういった観光イノベーションの募集をしたということで、B委員が述べたように観光地というのはたくさんある。そういった地域について、他の自治体にも広げていきたいという考え方がある、というのは確認が取れている。鎌倉市としては、その中で（仮称）鎌倉ロードプライシングを目指していくのだが、「国としてやっぺいこう」というのなら当然乗って行って、「他でもロードプライシングができる」という事例になるかもしれないし、仮に「難しいだろう」という話になると、そうならないようにやっていきたいが、中止という判断もあり得ると考えている。

それともう一点、法定外目的税で達成できるという発言があったという所だが、その部分について、まず質問は「これまでに総務省と協議をしているのか」という話だったが、それは平成 27 年度に、正式な協議という形ではなくて、「こういったことを考えているのだが、何か問題点はあるだろうか」ということで県の職員と一緒に相談に行った経過はある。相談内容は、「税でやる以上は 100%課税する必要があるが、その辺は大丈夫だろうか」ということと、「市民とそれ以外の人に、税の公平性という観点から負担の整理をもう少しした方が良いのではないか」という、そういった意見交換というレベルだが、そういった場は設けている。状況としてはそういう状況である。

【B 委員】一度したことは知っている。その後、具体的な協議に入ってくれと話した。そうでないと、制度的に無理なものは議論していても、技術的には意味があるのかもしれないが、これだけ人が集まってする価値がない話であって、その根幹的な部分は詰めてもらいたいと思っている。技術じゃなくて法制度上の話なのでとても大事な話だと思う。その部分を平成 27 年度に行ったのは分かったが、その後例えば神奈川県と相談するだとか、意見交換の中で出た総務省の指摘をクリアするためにどういうことが必要なのかという部分を考えないと議論していて無駄なのではないかと思う。私は課金する方向よりも誘導していく方向が正しいと思っている、その意味では、「AI を使って渋滞予測を発信していく」という部分については興味がある。だが、課金をして、あるエリアから入る人には否応なしに税として取るというのはよろしくないと思っているので、そういう考え方で質問させて頂いた。重ねて言うが、法制度的にどうなのか、別途委員会で検討しているそうだが、行政の中で詰めて行って欲しいと思う。

【事務局】B委員の先ほどの質問の一個目、「この実験を通じて、もし国が断念をすると判断した場合に市は従うのか」という質問に対して、先ほど明快に答弁していなかったので補足したい。市としては、その時、国がどのような判断で、どのような原因や理由で断念するのか、そのプロセスや内容を見ないといけない。国が難しいと言った中で鎌倉市単独で（仮称）鎌

倉ロードプライシングができるのか、というのは非常にハードルが高くなると思うが、その時点で判断せざるを得ないだろうと思っている。先ほど、「国が断念したら市も断念する」という答弁に聞こえたかもしれないが、その時点での原因や理由によって市も決断をする、ということになる。それから、法定外目的税の総務省協議の件だが、先ほど申し上げたように平成27年の事前協議の中でもかなり色々と課題を投げ掛けられており、すんなりと実現するのは壁が高かったというのが事実である。

今回、国土交通省の実験地域に選ばれて、今後同省と手を携えていくという中では、法定外目的税で行くのか、あるいは道路に対する課金という、道路法による課金の制度で行くのか、あるいは特区で行くのかとか、そういうことも含めた検討を市も入って一緒にしていくと考えているので、場合によっては先ほど述べた省庁間協議というのも、国土交通省と総務省の方でやっていくというのも可能性があるとは私は思っている。今すぐに市単独で総務省と協議を進めるというのは、もう少し国土交通省の実験を進めて、その推移を見ながら動いていきたいと考えている。

**【B 委員】**引き続き、制度上できるのかできないのかということに関しては研究していても構わない。それは行政上の話だから、行政の中で見極めていくべきだと思うし、この（仮称）鎌倉ロードプライシングの事業は国土交通省かもしれないが、総務省とまたがる共管事業な訳なので、その意味では国土交通省単独では解決できない部分があるので、今後道路局と話をする場があれば、その辺の課題についてもいけるかどうかを話題にしていてもらいたい。冒頭に言ったのは、そうじゃなくて技術的にいけるのかどうか。ETC2.0で（仮称）鎌倉ロードプライシングを行うなり、全国的に渋滞情報を流すという技術についてはメリットのある施策だと思うが、それだけの話ではないので、是非担当課としては国と話をするときには制度的な税制面の話も忘れないで頂きたい。

**【C 委員】**A委員から意見があったように、この会合が（仮称）鎌倉ロードプライシングを取り上げて何年間も同じ課題をやっている。それから今、B委員が述べたように、具体的に対策はどうか、どのように計画立てて実行に移す方向に行くかということに関しては、この会合ではずいぶん色々な項目に分けて話し合いをしてきたと思う。全然遊んでいた訳ではなく、費用の問題、それからどこに設置するか、9箇所にもどのように置くか、課金の金額はどうか、住人と入って来る産業の方の区別はどうか、住民が出たり入ったりするときはどうするか、市民からの課金はどうかという話をした挙句に、それからポールを立てるなどして、ゲートを設置する費用について、鎌倉市は予算がない所で運営をしている訳だから、どのぐらいの費用が掛かるのかということでメーカーの方が3人ほど見えてここで見積もりを出したのを皆さん憶えていると思う。この会はそのまでやってきた。そういう風に具体的に進めている

時に、「公道でお金を取るということはやはり国土交通省の許可がいるのではないか」という意見も出てきて、国土交通省の話も伺ってということで、何年か経ってから特別委員会ができたりして、国の役人の方と一緒にになって検討する会が実行されている状況だと思う。

でも、そこまでやって、「成立するのにこれぐらいの予算があればできる」という見積もりみたいなものをメーカーから出してもらって私たちもそれを見たと思う。それ位具体的な所まで行ったのだが、その後、歩行者優先道路とか渋滞をどうするかという問題にまた進路を変えて、それで「歩く京都」みたいな京都の標語を真似して私たちは「歩く鎌倉」みたいなのを考えたと思う。そういう風に長年積み上げてきたものがあると思うのだが、この会は（仮称）鎌倉ロードプライシングに反対するか賛成するかという会ではない、と私は解釈している。この会に初めて参加した時に、「今の松尾市長がそれを提唱しているから」と言うので、私は三度位言ったが、「市長がそういう風に提唱しているのだったら市長がいるうちに具体的に考えてもらいたい。市長がもっとこの会に力を入れて欲しい」と言ったのだが、今度三選なされた公約の中にはそういうものは入っていないではないか。私はしっかり読んでいないので詳しいことは言えないが、最初に参加した時に「これは市長の意見だ」と聞いたが、社会実験をすることに対して、ロードプライシングについては過去、小泉首相の時にシンガポールのオーチャンストリートに、設置されたものを見学に行っている。東京都でトラックとか産業活動に参加している人を制約するためにやっても失敗して、東京都はロードプライシングをやめたと思う。

その他、外国では英国でもやっているし、私はその資料を前任の交通計画課長にお話して渡した。そういうものも参考にして、一時はこの会も進行していたと思う。だが、今年は（仮称）鎌倉ロードプライシングに対して全然真剣に討議していないように思う。歩行者優先道路の問題もやって、交通憲章の問題もやった。反対するという意見を持っていても、市長を始めとして市の行政の方で「（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施するためにはどうしたら良いか」という方針のもとにこの会が形成されていると私は思うのだが、如何だろうか。

**【D 委員】**私もこの委員会は、「（仮称）鎌倉ロードプライシングの可能性について検討して欲しい」と頼まれたと思っている。今まで検討したここに書いてあるような中身はさんざんやって、皆さんの頭に入っていたと思っていた。後は、もっと具体的な、「ETC を全部につけさせられるか」とか、その辺りについては私も車を持っていて ETC をつけていない。たぶん AI は技術的には、これも前にさんざんやってきたことだが、ナンバーを読み取るとかと組み合わせると、ETC はある期間ごとに請求が来るものだが、そういった ETC の中身のそういう部分だけもっと組み合わせると、この（仮称）鎌倉ロードプライシング事業の予算の中で設定して配るなり、それなりの金を取るなりでやっても良い話だと思う。それは良いとか悪いとかは確かにこの委員会で決めるのではなくて、議会などもある訳だから、市として行政として決めれば良



い。それで、ETC だけに限ってでなくて検討すれば案外技術的には人を配置しなくても課金を取るやり方はあると思う。それこそ今、人工知能でできるだろうと思っている。細かい所は分からないが、技術的な対応は十分できると思っている。

**【E 委員】**非常に核心のある話が出たので、少し腰を折るような形で申し訳ないのだが、まず、市長と（仮称）鎌倉ロードプライシングの関係だが、選挙公約にはなかったと思う。ただ、当選されてから「私は（仮称）鎌倉ロードプライシングを進める」ということを新聞紙上で見た。それから、話は変わるが、「休日の混乱は本当に困る」ということから始まって、鎌倉の観光特性というのはある訳である。

そういう意味で、私はロードプライシングというよりも、むしろ言葉を変えて、この際「エリアプライシング」という言葉を使った方が良いのではないかと思う。なぜかというと、確かに道路が非常に混んで問題になっているが、やはり観光というものを取り入れて、幅広くこの問題を捉えた方が良いと思う。そういうことで、プライシングということでお金を頂こうということだが、この頂いたお金をエリアプライシングならば観光業者とか商業者にも還元できるのではと思う。そうすれば全市民的な問題となって非常に議論が広まるし、ゆくゆくは賛成してもらえる方が増えるのではないか、という淡い期待を持っている。それなので、この機会に名前まで変えてしまったらどうか。

**【部会長】**もう一つの議題もあるのでそろそろ一旦区切りたいが、私が知っている関連情報をお伝えしておきたい。社会資本整備審議会とあって、今後将来、これからの社会資本をどうしていくべきかというのを審議していくもので、その中に道路のことを考える道路分科会というのがある。そこでつい最近、今年の夏に建議、要するに「これから国としてはこういうことを道路施策としてやっていく」ということを打ち出すのだが、その中ではっきりと「国土交通省でエリアプライシングを目指す」とうたっている。これは鎌倉という固有名詞はないのだが、国としてはどこかでやるということを宣言している。その動きの中に今ある。

**【F 委員】**一点だけ良いだろうか。中身の話ではないのだが、私も国土交通省の選定結果の報告がきて「このようなことをやるのか」と思った。この部会にずっと出ているのだが、この部会の中では「国土交通省がこういうことをやろうとしているから」という話はなかった。それで、結果としてこのようなペーパーがきた訳だ。そのへんはある程度情報をつかんでいたのなら、やはりきちんとこの委員会で報告すべきだというのが一つ。もう一つは「特別委員会でやっている」というが、特別委員会で何をやってどうなってるか、遅々として進まないし我々は分からない訳だ。そうすると親委員会があつて特別委員会があつて検討委員会があつて、というので進み方が見えないというのが非常に不満である。それがあればもっと早く進むと思う。

色々な議論があったが、その議論は既に色々な所でやっていて、できるのかできないのかという議論であるし、それから課金の話もあったが、ああいう議論はずいぶん前からやっている。細かい話は抜きにして、設けることは可能なので、それをクリアする方法だけ考えれば良い。それだけの話なのだが、そういう所で、何しろやるのが遅い。もっと早く、しかも委員会には「こういう経過である」ときちんと報告をして前に進まない、何年経っても進まない。

【事務局】今のF委員の意見、それから皆さんも同様のお気持ちだということで、深く胸に刻むとともに、今後また皆さまがたにご協力をお願いしたいと思う。それと市長の公約の話だが、三期目の選挙にあたり、市長は「マニフェスト（未来ビジョン 2021）」という名称で出しているのだが、その中で明確にこの国の実験を推進していくことと（仮称）鎌倉ロードプライシングの実現を謳っている。

◆歩行者尊重道路の整備優先順位について

【B委員】歩行者尊重道路だが、手法についてはこれまでも色々知恵を頂いているので、9路線それぞれ必要であれば、早く現場に入って現場に沿った方法を行政で選択してどんどん進めていって欲しいと思っている。今年から3カ年の実施計画の中に、歩行者尊重道路の財源が割り振られている訳ではない。道路の維持管理全体ではそこそこの金額が割り振られているが、たぶん策定はされていないと思う。「大体いくら金が掛かるのか」という見積もりを出して、計画サイドがやっている所から早く実施サイドに移してもらいたい。それ以上のやり方、進め方についての議論をこういう場でやっていることについて、スピード感として遅いという懸念を持っている。

【F委員】8ページの表の中に、9番は私の自治会も一部入っているの、表に入れておいてほしい。それから八幡宮前自治会とあるが、あそこは振興会と自治会に分かれている。振興会が商店会かな。それからもう一点は、今、小町通りの瀬戸橋の所に警備員が立っているのだが、あれは市で雇っているのか。

【事務局】土日とか限られた曜日かと思うが、市民安全課の方で予算を用立てて、交通安全対策協議会の負担で、市がやっている。

【F委員】それから三点目で、由比ガ浜関谷線の所について、商業施設が云々の話で今もめている訳で、どちらを優先するかという話が出ている。要するに歩行者尊重道路を優先するのか、スーパーを入れることを優先するのか。それは市の方針の問題だから、交通政策としたら安全性を求めるのが趣旨だろう、という話をしているのだが、その辺のことは気をつけておいてもらいたい。下手なことを言うと大きくもめる。

【A 委員】由比ガ浜関谷線は歩行者尊重道路ではないのか。

【D 委員】外れている。道路はあれ以上縦には伸びない。

【部会長】少し整理する。由比ガ浜関谷線の所について、歩行者尊重道路はどうなっているか。

【事務局】もともとは入っていたが、両側に歩道があって、歩行者分離がされているということとで外した。

【A 委員】今小路通りの整備を数年前に行ったが、最近カラー舗装の所を歩いたことはあるか。私は年中歩いているが、カラー舗装した個所に、何らかの工事でアスファルトを埋め戻している箇所がある。それだったらなぜそこをもう一回カラー舗装にしないのか。

更に言うと、見た方は分かるのだが、白線だけ引いてある。工事した所だけ。あそこを白線にするのだったら消えた所の白線まで全部白くすれば良いじゃないかと思う。工事やった所の何メートルかだけ白線が引いてあって、それ以降はない。行政という所はそういう所があるが、白線が消えていたら一緒に引いたらどうかと思う。それと、カラー舗装したのだから工事後も緑で塗れば良いのではないか。白線で色を塗った人がいる訳である。ところが、アスファルトが真っ黒いまま残っている。私は町美化でも言っているのだが、「穴を掘ったらそこを同じ素材で埋めろ」ということである。鎌倉市内を見てみて欲しい。あちこちツギハギだらけの汚い舗装である。

【D 委員】縦割行政で交通計画課と道路整備課は違う。それが見事に出ている。

【A 委員】歩行者尊重道路の話をしているのだから、歩行者尊重道路の中で「工事したらカラー舗装にしてくれ」とか「白線を引いたら消えた所までやってくれ」とか、その位やってもバチは当たらないと思う。逆に、また新たにやったら余分な金が掛かる。そういう所までよく見てやってもらいたい。「なんだこれは」と思う。今小路通りは私があのかのとき委員長か何かをやって、F委員に意見をもらって進めて、最低の結果だけどカラー舗装だけ実現した。それが今度ああいうようなやり方だったら、ぜひ今後やる所か、あるいは過去にやった所にしても、そういう工事をやったら元に戻してもらいたいということをお願いしたい。

【G 委員】整備路線は「一年に一路線程度」だと、やはり少しスピード感が気になる。難しいのかもしれないが、一路線さえも意外と時間が掛かるのかなと思う。私のイメージからすると、一年に複数路線でも、例えば半分でもできる所は着手するとか、これだと例えば1番がダメだったら優先2番の路線をして、またそこから調整に入って何年も経ってしまう。「一年に一路線が全部終わるまで次に取りかからない」というイメージに捉えられてしまうと良くない。一路線が全部完了するまで次には入らない、と決めたのだろうか。

【事務局】前回の議論の中で、予算の話とあとは地元に入って、例えばハンプをやるとしたら、ある程度合意形成のための一定の時間、交通管理者との調整、そういった所で時間を要してしまう。複数路線ができれば良いのだが、目安としては一年で一路線程度という議論をさせて頂いて、そういう形で回答をした経過がある。

【G 委員】観光業界の立場からすると、9 路線あって一年に一路線では 9 年掛かる訳である。そのスピード感も少し疑問である。オリンピックまでに一気に増えることは想定されているから、その一路線の中でもここの路線、この 100m、200mは何しろ緊急で、優先でやりたいなど、例えば三分の一はできないが、そのときは第二番目の優先順位の所に手を回してやるなど、なるべくメーター単位で早く整備するような柔軟性があると良い。一件ずつやるという基準は分かるのだが、実際に運用を回していくときにその辺りはもう少し柔軟に対応しても良いのではという意見である。

【事務局】まずはやはり一路線なんとかやりたいと思うので、そこは早くやらせて頂きたい。たぶんそれを見て頂いた他の自治会の皆さまに「良いね」という話を持って頂いて、「うちもやって欲しい」という意見が増えることが想定されるので、そのときは予算の話もあるが、それも見ながら柔軟に、数多くできるだけ早くやれるように対応させてもらいたいので宜しくお願いする。

【G 委員】この道路は（仮称）鎌倉ロードプライシングを補完する施策ではないか。ある程度セットにしたイメージを持っていかないと、「（仮称）鎌倉ロードプライシングだけ先に実証実験をやったが他が追いついてきていない」ということになる。本格実施とか、そういう部分の流れを考えるとスピード感が足りないかなと思う。（仮称）鎌倉ロードプライシング自体は議論ではないのだが、やはり時間が掛かるかもしれないし、もしかすると歩行者尊重道路を先にやっていくという選択肢もあるかもしれない。そのバランス感について、市民が納得できる運用をしてもらいたい。評価基準の案については分かる。

【E 委員】事務局に対して少し厳しく言わせてもらおうが我慢してもらいたい。まず、自治会に説明するということが、どうだろうか、これは協力は比較的得やすいという感触を持っているのか。難しいと思うか。

【事務局】一つの路線でも色々な町内会があり、「この区間は良いが、隣の町内会ではダメだ」という話もあるので、その点では難しさがある。ただ、それも説明した上で、どこの場所からできるかと丁寧にお話して、それで進めていきたい。そのためにも優先的に順番をつける所は明確にしてアプローチしていきたい。

【E 委員】その次に、いろんなハンプを設けるとかカラー舗装するとかいくつか整備の考えがあるが、「これらの整備によって今までよりは絶対に良くなる」という自信を持っているか。そういう自信を持って地元の説明ができるかどうかである。

【事務局】例えばハンプをやったからといって全く事故がなくなる、ということは難しいと思うが、それなりの効果を示ささせて頂きながらご理解頂きたいと思う。それはしっかりと地元の方のご理解を得た上で進めていきたい。

【E 委員】先ほど今小路の話も出たが、それ以外にも日本全体色々な所でやっていると思うが、それを参考にして検証して、「他では成功しているから、ぜひやらないと地元の方が損する」という位の説得力を持って話ができる自信があるかどうか。

【部会長】この10ページの右に書いてある「平成28年4月1日施工の新しいハンプ等」というのは、国土交通省が作ったのだが、この委員会の委員長は私である。「ハンプはいかに効果があるか」というデータがあり、事故が8割位減る。ゼロにはならないが、10件あったのが2件位になる。スピードも40km/h程度で走っていた車が10km/h、20km/hになるので安全になる。ただ、関連して言うと、この10ページのフローだと、たぶん2月の専門部会で〇〇道路が1位、〇〇道路が2位と、そこで入れてしまい、「あなたは1位だ」と分けてしまうと、かなり藪から棒な感じがする。おっしゃるように、誰もハンプということを知らないで生活している方の所に行っても「なんだろうか」という所から始まってしまう。これは提案なのだが、例えば私が、全く無償で良いので、1月でも休みの日でも良いので、説明会というか「こういうものが日本にできた」ということを、候補になるような自治会の方をお呼びして説明するというか。「こういうものがある」といって、「実は今、こういう流れで検討しているので、1位になったら考えて欲しい」と、まず一回何か嘯ませた方が良いのではないかと。そうでないと、ここで1位を突然決めて「決まった」と言われても、言われた方は困るのではないかと。私は手弁当で日本中のハンプの動画を見せるなど、何でもやりたいと思う。

【F 委員】これは対象の自治会に全部案内を出して、「こういうことをこれからやるから、その前に実物を見てくれ」と会合をやれば良い。優先順位を決める前に「こういうことのイメージでやっている」といった方が宣伝になる。

【C 委員】その方が、受け入れやすい。

【E 委員】続きだが、部会長からも絶対的な自信を頂いているので、事務局の方も自信を持って地元を説得してもらいたい。それで、非常に反響が良い所から優先順位を立てたらどうだろうか。交通量や事故がどうというのはあるだろうが、いずれ9路線全部やるのだったら、やは

り協力を得られる所からやれば良い。そうでない所も「あそこであまくやっているから、やはり考え直して自分の所でもやって欲しい」ということになるのではないか。これは今までの経験から言わせてもらうとはっきり言える。地元を崩す方法としてやれる所からやる。

【D 委員】100%というのは無理で、歩きスマホをやめようと言っても、どうしても用のある人はやっている。それから下校時に横に並んで児童が歩いていくというのは、本人たちはすごく楽しくて中々解消できない。そういうのはみんな歩行者の安全に関わることなので、最初に難しいことなのだが、歩行者側も相当安全にする心がけが必要だと分かってもらえるようにしたい。そうしないといくら良いシステムを組んでも、用があってスマホを見ていてぶつけたとか、そういう事故はいくらでもある。「よそからほめられるぐらい事故のないようにしたい」という意識を全員が持つことは、精神論かもしれないが相当大事である。

【C 委員】ヒヤリハットの問題なのだが、警察の交通事故の方から判断して「警察からしたらこの道路を先にやった方が良い」という考えはあるのだろうか。

【部会長】ないと思う。

【C 委員】ないか。それで少し余分なことだが、鎌倉は人力車が多いと思うがハンプに乗った場合はスムーズに行くのか。

【部会長】行かない。

【C 委員】人力車は行ってもらいたいのだが。

【D 委員】あと、車から言うとママチャリが怖い。

【C 委員】今日はその優先順位を決めるのか。

【部会長】この案だと、次回の専門部会で決める。

【事務局】こういったやり方で、事務局の方で順位を決めさせて欲しい、ということである。

【部会長】それから歩行者交通量と自動車交通量のデータを使って、12 ページの案のような点数をつけて、〇〇道路が一番、ということを決めるのを次回の専門部会で示していく。

【C 委員】了解した。

【部会長】検討委員会でも諮るのか。

【事務局】検討委員会では専門部会と市で決定したものをやらせて頂きたい。

【部会長】そのことは12月1日の検討委員会です承頂かないとダメ、ということである。

【H 委員】ずっと考えていたのだが、これは発意が完全に行政になる。行政がいわば市民の命を守るために歩行者が尊重されるべき道路を選定している。その中で客観的なデータや事実に基づいて「ここが大事だ」という、プライオリティの順番が出て来る。そういった所で行政が責任を持ってこの政策を推進する。そのために住民にお願いに行く。そこで納得のいく説明をして頂いて、合意形成を行政が求めるという形になるが、それはそれで宜しいか。発意が完全に行政発意になるということ。最初、例えば要望を集めるという話があったが、最初の「私たちはこれをやるべきだ」という所に住民が数%でも関わることになる。ということは、こういう話というのはかなり泥臭い話になっていくと、「総論賛成、各論反対」の話に必ずなっていく。「確かに色々なものが提案されていて、すごく良い技術があるのだが、私の家の前だけではやめてくれ」という話になって来る。そういう時に、いかにその中で合意形成を得ていくのかというのは、もともとの発意が何だったのかによって結構戦略が変わって来る。

もともと、「行政がうちの所にいきなりやってきてデータを調べた結果、危ないからやらせてくれ」という風に始まった計画なのか、もしくはそもそも、「私たちがこれは確かに自分たちの道路で重要な政策だからやってもらいたい。それは税金を使って何かしら導入を考えて欲しい」ということで、行政も客観的なデータを用いて、「確かにあなたの所は重要だから手を携えてやっていこう」と始まった計画なのか。それによって大分この後の戦略が変わって来る。スピード感という話もあるし、先ほどの「9年も掛けてやってられない」という話はもちろん私も大賛成なので、私の個人的な意見としてはどちらでも良いと思う。行政は責任を持って推進していかねばならないという事情があるから、そういうことを総合的に考えた上で、完全なる行政発意という考え方でこれから歩行者尊重道路の整備を進めていく、ということでは宜しいのか。その確認をさせて欲しい。なぜこのようなきつい言い方をしているのかというと、もともと PDCA を回し生活道路の整備に住民が関わっているというトーンが落ちるといって危惧が私はある。先ほど部会長が「私たちはこれから重大な決断をする」ということで、順番を決めていくということがあったが、これは相当な責任を負うことになるので、それは委員の皆さんの考えというか、総意に基づいた上で挙げないといけないと考えている。

【部会長】1 路線、完全にどこが一番と決まったとして、そこにはどういう風に知らせるのか。「市としてやりたいのでやらせてくれ」とお願いするのか、「あなたの所が一番になったので、もしあなたがたが希望するなら行政も一緒にやるが、どうするか」という、お誘いに行くのか。それでもずいぶん後が変わると思う。

【事務局】お誘いに行くイメージかと思う。それで「うちの所は反対もありそうだから」となると次の順番の所に行く、というイメージを今は描いている。

【部会長】お願いとは行かないか。

【事務局】その要素もあるかもしれないが。

【部会長】お願いの立場で行くと、最後までその立場で行ってしまう。

【D委員】「やる」と決まってやるとしたら、それ以降の現実的な計画打ち合わせは相当な回数がある。熱心な人も皆に出てもらおうようにしたほうが良い。

【H委員】新しく出して頂いた事務局の案で行くにしても、部会長がおっしゃったように、最初に「こういうものが今ある」ということを一堂に集まって説明差し上げることは必ずいると思う。そうした中で、「交通安全には4Eがある」と言われているのだが、最初は3Eだった。何のEが増えたのかというと、Environment（環境）なのである。それは二酸化炭素とかそういう環境ではなくて、町のいろんな人たちの正しい理解、正しい情報共有みたいなものがあって、そこで客観的なデータが出てきて交通安全を推進していく環境がないと生活道路の交通安全には効果がない、という話がある中で、部会長は手弁当で行くとおっしゃっているが、そういったことは必ずやらないといけないと思う。

そういう中で、恐らくそこに足を運ぶという時点で要望があるという可能性が高いので、その時点でちゃんと要望して、要望を聞く手立てがあっても良いと思う。行政側で最終的にプライオリティを定める時には、それが一つの判断材料になるのではと思う。客観的なデータだけでは1位と2位が僅差になった時に、2位の住民たちの環境が非常に整っている所が繰り上がって第1位になるかもしれないという話があるので、その視点はきちんと持って頂きたいということと、行く時に完全にお願ひに行くのではなくて、「一緒に推進していく」ということで地元に行かないと完全に上下関係が生まれてしまうので留意して頂きたい。

【C委員】少し疑問なのだが、今の先生の話では行政の発意ということが市民の要望の総意であったとすれば、行政の発意イコール市民の発意になると思う。だが、市民の要望というのが選挙で選んだ人は皆、市議も県議も国会議員も、結果的には国民が選んだ人だと思いが、「交通渋滞が激しいから交通政策を何とかして欲しい」という意見が、巷の私たちが聞いている意見の総意でもってここにきて発言していることだと思うのだが、みんなの意見を聞くとなると、それこそタウンミーティングみたいなことをやって、先生がおっしゃるようにプライオリティをどこに置くか、ということをしなければならなくなるのではないか。

【H委員】おっしゃる通りである。具体的な、例えばどこにランプを置くかとか白線を引くかとか、本当に細かい話になって来るのは10ページに書いてあるようなワークショップをやる



ことになる。そのワークショップを推進していくにあたり、例えば自治会の代表の方や商店街の代表の方が「自分はこういう意識でここに臨んだ」というのがある。

**【C 委員】**ワークショップをやって、皆さんに「行政のこういう考えがあって、こういうことをやろうとしている、（仮称）鎌倉ロードプライシングを究極的にやろうとしていて、それは国土交通省の方も認めてそれを進めようとしている」ということを全員の市民に言うよりは自治会の代表の方を呼んでワークショップをやった方がもちろん有効だとは思う。

**【D 委員】**代表たちは高齢者なので、やはり熱心な若い人に出てもらえるようお願いしないといけない。それから結局最後、見守りも沿道の人たちなのだから、行政がいちいち見に行っても、一瞬では分からない。そういうこともよく分かってもらった上でワークショップをやるが良い。

**【部会長】**意見を色々頂いたが、基本的には9ページの右側のやり方で行いたい。具体的には10ページのように進める。12月1日の検討委員会です承されれば、次回のこの専門部会で順位を決めるということである。その決まった順位から市がお誘いに行つて、やるとなれば来年度ワークショップを行う。ただし、事前に何らかの宣伝というか、「市が生活道路対策を本格的にやる。それはどういうことか」というのを説明しておかないと、やはり突然だとあまりにも説明不足なので、そこは何かやって頂きたい。手弁当でやるので、場所はお借りして、そのようなことで良いだろうか。我々が順位をつけることになる。その他は如何か。それでは以上で本日の専門部会を終了する。

以上