

No.	意見要旨	意見	対象路線	意見カテゴリ
1	3・4・2号由比ガ浜関谷線A、B区間とも廃止が望ましい。	由比ガ浜関谷線B区間は廃止にすべきである。 A区間が存続になっていますが、この区間は御成小学校、御成中学校への通学路になって、登下校時の混雑は一樣ではない。由比ガ浜、佐助の両方向から車の侵入が多く、御成中学校下の四つ角は朝の混雑がひどい。 B区間の開通で、学童の交通事故が心配される。 市の総合的判断で、将来的に人口減少も見込まれ、車両の保有台数も減少傾向と考えられているので、A、B区間とも廃止が望ましい。 まちづくりの点からも、セットバックが守られていない現状から新しい道路は不要。	3・4・2号由比ガ浜関谷線A区間 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間	廃止
2	自動車社会を今だに加速させるような計画は根本的に見直してほしい。 既存道路のメンテナンス・改善に予算を使用して欲しい。(電線類地中化、歩道や自動車道などの対策)	(1)台峯の自然のみならず、世界遺産鎌倉においては都市計画という名の自動車社会を今だに加速させるような計画は根本的に見直してほしい。 (2)予算を付けるならば、既存道路のメンテナンス・改善に使用して欲しい。 ○1鎌倉街道及び鎌倉市街(小町通り等含む)の電柱をなくし、各種ケーブルの地下化を行ってほしい。 ○2歩道や自動車道などの対策を積極的に行って欲しい。 (3)「渋滞するから道路を作る」という陋習から脱却すべき時代ですね。	3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間	廃止 電線類地中化 緑・景観保全 ソフト対策重視
3	台峯の自然は都市部に残された貴重なものだと思う。自然を守ることと開発を促進することは矛盾する場面が多く、自然は一度破壊されると取り返しができない。たとえ交通経路が少々不便であっても、却ってそれが「売り」になる場合もある。「歩ける鎌倉」「歩く鎌倉」をコンセプトにお考えいただけますよう。	私は鎌倉に移り住んで24年になります。台峯の外れにいます。 台峯の自然は都市部に残された貴重なものだと思います。景観が素晴らしいのは勿論のこと、空気の清々しさは計り知れない貴重なものだと思います。自然を守ることと開発を促進することは矛盾する場面が多く、当局の方々も大変悩ましいこととはぞんじますが、自然は一度破壊されると取り返しができないことが常です。鎌倉市が世界遺産登録になるのも間近と聞いています。たとえ交通経路が少々不便であっても、却ってそれが「売り」になる場合もあります。「歩ける鎌倉」「歩く鎌倉」をコンセプトにお考えいただけますよう。	3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間	廃止 ソフト対策重視 緑・景観保全
4	3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。	3・4・2 幹線街路 由比ガ浜関谷線 藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線(B区間)に関しての意見です。 ●すでにご検討されているようですが、以下の理由で反対です。 世界遺産登録のコアの部分及びそのバッファの部分に、巨大な法面の発生など歴史的風土、緑地景観に多大な影響を及ぼす。と、すでに検討評価されているように、計画廃止を強く求めます。 ・北鎌倉駅付近や、円覚寺から遠望できる台峯の稜線が破壊され、北鎌倉の景観を大きく損なうことになる。 ・台峯と一帯になった部分と位置づけられる、老人の畑や眺望台が通過点になっており、これが実現されれば、台峯緑地の価値が失われてしまう。 ・車の交通量が増えることで、台峯緑地内の貴重な動植物の生態系に影響を及ぼし、破壊されてしまう。 ・ユネスコの世界遺産登録予定地のバッファゾーンを通過することになっており、世界遺産としての価値がほとんど失われてしまう事になる。 さらに、すでに検討されている下記の項目もあります。 ・歴史的風土特別保存地区内 /・史跡指定地を通過 /・古都・緑地・史跡・文化財・景観等 ・史跡指定等があり整備について、困難性がある。 /・②③ 長期未着手。 以上	3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間	廃止 緑・景観保全
5	3・4・2号由比ガ浜関谷線について、景観や環境に及ぼす影響が懸念されるため廃止を要望する。	3・4・2 幹線街路 由比ガ浜関谷線 藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線(B区間)に関しての意見です。 ●すでにご検討されているようですが、以下の理由で反対です。 世界遺産登録のコアの部分及びそのバッファの部分に、巨大な法面の発生など歴史的風土、緑地景観に多大な影響を及ぼす。 と、すでに検討評価されているように、計画廃止を強く求めます。 ・北鎌倉駅付近や、円覚寺から遠望できる台峯の稜線が破壊され、北鎌倉の景観を大きく損なうことになる。 ・台峯と一帯になった部分と位置づけられる、老人の畑や眺望台が通過点になっており、これが実現されれば、台峯緑地の価値が失われてしまう。 ・車の交通量が増えることで、台峯緑地内の貴重な動植物の生態系に影響を及ぼし、破壊されてしまう。 ・ユネスコの世界遺産登録予定地のバッファゾーンを通過することになっており、世界遺産としての価値がほとんど失われてしまう事になる。 さらに、すでに検討されている下記の項目もあります。 ・歴史的風土特別保存地区内 /・史跡指定地を通過 /・古都・緑地・史跡・文化財・景観等 ・史跡指定等があり整備について、困難性がある。 /・②③ 長期未着手。	3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間	廃止 緑・景観保全
6	自然破壊となる道路計画は反対。台峯の自然は残すこと。	自然破壊の道路は絶対反対 台峯の自然は残してください。	3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間	廃止 緑・景観保全
7	大都市と同じビル街ばかりでは、魅力あるまち並みを台無しにしてしまう。自然の豊かさの残る山の開発を反対する。	緑があるからでしょうか。いい所ですねと言われます。 どうして地球に異変が起きて、暴風雨や大雪、水害等、今夏の猛暑等、地球上の一点でしかないかも知れませんが、自然の豊かさの残る山を削らなければならぬのでしょうか。 大都市と同じビル街ばかりでは、折角鳥も虫も人間の心を癒して、魅力ある街並みを台無しにしてしまいます。懐かしい緑山があればこそ、世界遺産の価値もあるのではないのでしょうか。 四季折々の山がなければ、誰が鎌倉を訪れてくれるでしょうか。 藤源治乱開発反対	3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間	廃止 緑・景観保全
8	1、都市計画道路は、より一層の渋滞を引き起し、排気ガス、二酸化炭素排出、ごみ問題、と環境悪化が進む。市内に入れる車両は少なくし、徒歩、自転車、バスなどの公共手段で観光をする方が商店街にとってもメリットは大きい。 2、鎌倉市は緑豊かであるからこそ観光客をひきつけられる。 3、中央公園と台峯緑地は生物多様性を大切にするためにも貴重な緑地である。 タイヤや靴についての植物の種子が運び込まれるなど、固有種を絶やしてしまったりすることが懸念される。	1、都市計画道路は、市内により一層の渋滞を引き起こす。鎌倉の道路の渋滞は激しいが、そのために道路網を整備してしまつては市内は車だらけになる。そのことにより排気ガス、二酸化炭素排出、ごみ問題…と環境悪化が進む。むしろ、狭い市内に入れる車両は少なくして、観光スポットを回るの、徒歩、自転車、バスなどの公共手段にしてもらった方が商店街にとってもメリットは大きい。 2、鎌倉市は緑豊かであるからこそ観光客をひきつけられる。日本の住宅の色や形は統一感がないが、緑がそれをカバーしてくれる。敷地の大きな邸宅が少なくなり、だんだん庭のない家が多くなってきてても市内に残された緑が多いので観光客にとっては他市よりも散策しやすい魅力になっている。 3、中央公園と台峯緑地は生物多様性を大切にするためにも貴重な緑地である。道路が一本通るだけで行き来のできなくなる生き物は多くなる。都市化された中央公園で生息し難くなった生き物も隣接する台峯緑地が道路で遮断されてないために生き延びている。 また、タイヤや靴についての植物の種子が運び込まれて繁殖したり、踏み固められた場所に繁殖能力の強い植物が進出し固有種を絶やしてしまったりすることが懸念される。 ひとまとまりの緑地が分断されることがないようにしてもらいたい。	3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間	廃止 緑・景観保全

No.	意見要旨	意見	対象路線	意見カテゴリ
9	北鎌倉から市役所通りに至る地域には、源氏山公園や銭洗弁天など、緑豊かな手つかずの自然が残る貴重な史跡が並んでいる。自然は鎌倉にとって貴重な史跡そのものである。3・4・2号由比ガ浜閘谷線B区間は廃止しかるべきだと思う。	北鎌倉から市役所通りに至る地域には、源氏山公園や銭洗弁天など、緑豊かな手つかずの自然が残る貴重な史跡が並んでいる。かつて源氏が最初の武家政治の拠点として鎌倉を選んだのも、三方を山で囲まれているという天然の要害であったことが大きな理由であり、こうした自然は鎌倉にとってかけがいのない貴重な史跡そのものである。3・4・2号由比ガ浜閘谷線B区間は廃止しかるべきだと思う。	3・4・2号由比ガ浜閘谷線B区間	廃止 緑・景観保全
10	3・4・2号由比ガ浜閘谷線の廃止を求める。 ・当初決定時から、社会、人口、産業や成長に対する価値観が大きく変化している。鎌倉の歴史文化遺産を保持し、これを基礎として特徴のある文化を育み調和のとれた市民生活を構築していくべき。 ・北鎌倉には自然と歴史の調和した景観が残っており、玄関口として、鎌倉全体の景観を構成する地域である。 ・台峯に代表される地域は、緑地・自然的な景観を構成する貴重な資源である。 ・市内外を結ぶ3・6・7号雪ノ下大船線1本に頼る現状を課題なしとはしないが、渋滞は主に週末特有の事象であり、外部からの観光車両に由来する。当該路線は車両の増加をもたらし、市内中心部の渋滞を悪化させる。 必要であれば観光車両の流入を制限し景観保持を優先するというのが現代の文化・環境保護の流れに合致した手法。	3・4・2号由比ガ浜閘谷線の廃止を求める。 理由： ・当初都市計画道路考案時から、社会、人口、産業や成長に対する価値観の大きな変化があり、以前のような安直な利便性追求、開発型の発想が前時代的なものとなっている。鎌倉の貴重な歴史文化遺産を大切に保持しつつ、これを基礎として新たに特徴のある文化を育みこれらと調和のとれた市民生活を構築していくというのが、鎌倉という特殊な地域の住民に付託された役割であり、これらを念頭に市政を行うというのが市当局の優先課題と認識する。 ・北鎌倉には自然と歴史の調和した素朴な景観が残っており、歴史都市鎌倉の玄関口として、華やかな市中心部とは異なる雰囲気や漂わせつつも一体化して鎌倉全体の景観を構成する重要な地域である。 ・特に、台峯に代表される地域は、市内に残る今や数少ない緑地・自然的な景観を構成する貴重な資源であること。当該緑地を毀損する開発事業に対しては、真なる必要性や代替案の検討等、そもそも極めて慎重な判断が求められる。 ・市内外を結ぶ雪の下・大船線1本に頼る現状を課題なしとはしないが、渋滞問題が顕在化するのには主に週末特有の事象であり、原因は外部からくる観光車両に由来するもの。当該路線の開発は流入する車両のさらなる増加をもたらし、そもそもこれ以上の車両受け入れ余地の少ない市内中心部の渋滞を悪化させるだけという結果となる可能性が十分に考えられること、また、開発による住民のメリットに限られること。徒にコンクリート道路の乱造を重ねるのではなく、必要あらば寧ろ観光車両の流入を制限し景観保持を優先するというのが現代の文化・環境保護の流れに合致した手法。	3・4・2号由比ガ浜閘谷線B区間	廃止 緑・景観保全 ソフト対策重視
11	健康と緑と静寂さを破壊する自動車道路の開発に反対します。 第一に緑は、市のよき行政と活発な市民運動のおかげで、台峯、源治山にかけて延々と緑が守られてきました。この緑を大切に守ってきた市の行政当局が自ら緑を壊すことに反対します。 第二に静寂さです。自動車の通行は静寂さの保全を台無しにしてしまいます。 第三に健康ですが、マイナスイオンの満ちた林の中の散歩は、認知症患者にとつてすら健康の改善に役立つと専門家は言っています。また私の近隣の住民の9割は、引退老人で緑と静寂さに敏感な人たちで、もし県道ができ、24時間騒音と悪臭に悩まされることになれば、引越さない限り健康を保つことができなくなる。	私は北鎌倉女子学園の裏手に住んでいる〇〇〇〇と申します。私の家の隣を通ることになる県道の開発計画について一言意見を述べさせていただきます。 結論からいいますと、健康と緑と静寂さを破壊する自動車道路の開発に反対します。 第一に緑は、市のよき行政と活発な市民運動のおかげで、うちの裏から台峯、源治山にかけて延々と緑が守られてきました。この緑を大切に守ってきた市の行政当局が自ら緑を壊すことに反対します。 第二に静寂さですが、ここは昔北鎌倉女子学園の体育館の工事を受け持った竹中工務店の責任者が「こんな静かな住宅地があるのか」驚いたほど静寂さが守られているところ。自動車の通行は静寂さの保全を台無しにしてしまいます。 第三に健康ですが、私は80歳に近くなり、毎日静かな林の中を2、3時間散歩に費やして健康を保っています。マイナスイオンの満ちた林の中の散歩は、認知症患者にとつてすら健康の改善に役立つと専門家は言っています。また私の近隣の住民の9割は、引退老人で緑と静寂さに敏感な人たちです。私は不眠症に悩まされるなど、特に敏感な方かもしれませんが、鎌倉街道等自動車道路を歩くときは、悪臭に耐えられず、鼻をつまんで歩きます。もしうちの裏手に県道ができ、24時間騒音と悪臭に悩まされることになれば、引越さない限り健康を保つことができなくなるでしょう。 以上の理由から、都市計画道路の計画を廃棄するよう、心からお願いする次第です。	3・4・2号由比ガ浜閘谷線B区間	廃止 緑・景観保全
12	3・4・2号由比ガ浜閘谷線の道路開発計画に、反対する。 計画道路周辺は自然の小道が縦横に走り、隣接する中央公園とは別の意味で、自然に触れられる貴重な散歩道となっている。 自動車道路が建設されれば、一時的には、新道路が迂回路となり鎌倉街道の渋滞が軽減されると期待されるが、いままでも渋滞を敬遠して車を控えていた観光客が車で乗り入れることも考えられ、その結果鎌倉街道も新道路も両方渋滞する。 つまり、新道路建設は、結果として鎌倉に流入する車の総量を増やすことになり、市内渋滞の緩和、住民の利便性向上にはむしろ逆効果と考える。 また、有事の際の緊急道路としての側面も期待されているようだが、鎌倉の山は狭く急峻な地形で、狭い山地の中で車道を通すことは、多くの切り通しや広範囲な法面を作ることになり、地震による崖崩れのリスクが高まる。震災時には車両の安全な通行が確保できず、むしろ崖崩れによる住宅被害の方が心配される。	『3・4・2号由比ガ浜閘谷線の道路開発計画に、次の理由で強く反対します。』 鎌倉の特色は由緒ある神社仏閣をはじめとした多くの史跡・名跡とともに、それらを取り巻く豊かな自然環境にあります。一方は相模湾という海に面し、三方を緑の山々に囲まれていることが、この歴史都市の魅力を高めていることは言うまでもありません。 そうした中で、鎌倉市自らが、貴重な自然を切り開いて自動車道路を建設することは、失礼ながらいまだき考えられない計画と思わざるを得ません。 計画道路周辺は自然の小道が縦横に走り、隣接する中央公園とは別の意味で、自然に触れられる貴重な散歩道となっています。一度切り裂かれた自然は二度と戻らず、多くの市民にとって貴重な憩いの場を失うことになります。 貴重な価値を失う半面、自動車道路建設で得られるものは何でしょうか？ 一時的には、新道路が迂回路となり鎌倉街道の渋滞が軽減されると期待されますが、迂回路ができたことが周知となれば、いままでも渋滞を敬遠して車を控えていた観光客が車で乗り入れることになり、いずれ、鎌倉街道も新道路も両方渋滞する、という最悪の結果になるでしょう。（鎌倉にそこまで観光客を誘致する魅力がない、と言い切れれば別ですが。） つまり、新道路建設は、結果として鎌倉に流入する車の総量を増やすことになり、市内渋滞の緩和、住民の利便性向上にはむしろ逆効果と考えます。 また、有事の際の緊急道路としての側面も期待されているようですが、本当に効果あるのでしょうか。鎌倉の山は低山とはいえ、狭く急峻な地形です。狭い山地の中で車道を通すことは、多くの切り通しや広範囲な法面を作ることになり、（それがために自然破壊も大きく、景観に基大な影響を及ぼします）地震による崖崩れのリスクが高まります。果たして震災時に車両の安全な通行が確保できるでしょうか。むしろ山の直ぐ下まで住宅地が入りこんでおり、崖崩れによる住宅被害の方が心配されます。 以上、3・4・2号道路開発計画は鎌倉市民にとって有益とは考えられず、廃案としていただきたく、よろしくご検討をお願いいたします。限りある財政は、学校の耐震化等、直接人命に関わる重要案件に優先的に使用していただきたい、と考えます。	3・4・2号由比ガ浜閘谷線B区間	廃止 緑・景観保全
13	当該都市計画道路は、台峯開発計画と一体のものとして、市民は強く反対してきた。 台峯の全面保全が明確となったこの際、当該都市計画道路の計画も廃止されるべきものとする。 大多数の市民は、当該道路計画についてはほとんど知らないと言えましょう。従って、今日このような形で市民の意見を求めることには無理があると思われる。	台峯緑地開発計画が、当該都市計画道路閘谷由比ガ浜線を前提として立てられていたことから、昭和45年以来「公聴会」「鎌倉の都市計画市民懇談会」第1次・第2次「台峯の緑を守る会」「瓜ヶ谷の環境を守る会」等多数市民が一貫してこの二つの計画に強く反対してきた経緯があります。 第2次台峯の緑を守る会の代表として関わりのある私が提起し、台峯周辺地域住民有志が平成14年7月神奈川県知事に対し、「土地の所有権に関し、台峯の全面保全につき請願、最終的には、野村不動産の違法性を警察に告発し、司法的判断を求めた結果、平成16年12月台峯の全面保全が決定したことは、鎌倉市、同市議会に通知した通りであります。 当該都市計画道路は、台峯開発計画と一体のものとして、市民は強く反対してきたことは明白であります。 台峯の全面保全が明確となったこの際、当該都市計画道路の計画も廃止されるべきものと考えます。 大多数の市民は、当該道路計画についてはほとんど知らないと言えましょう。従って、今日このような形で市民の意見を求めることには無理があると思われる。 特に鎌倉市内では、本来都市計画道路はその計画につき、市民の理解を得たうえで、計画路線の用地が確保できた後、着工すべきものと考えます。さらに、その路線上には「自然緑地」が含まれていないことが重要な条件となることは、今日当然と思われれます。閘谷由比ガ浜線のように、当初から用地の確保が困難と思われる計画を、あのような形で一部着工したことは、杜撰(ずさん)の誇り(そしり)を免れることはできません。 私達の請願によって台峯の全面保全が決定し、直ちに当該道路計画は廃止の手続きをとるべきものを、8年間放置されたことについては、容易に理解できないところです。 台峯開発(道路計画を含む)に反対する請願、陳情に署名された人々の数は、鎌倉市の人口を遙かに超えるものであり、改めて意見を求めることは無用とも思われれます。	3・4・2号由比ガ浜閘谷線B区間	廃止 緑・景観保全

No.	意見要旨	意見	対象路線	意見カテゴリ
14	緑が益々、鎌倉の生命線（シンボル）となっている現在、長期未着手状態になっている都市計画道路『3・4・2号由比ガ浜閩谷線』の廃止は当然と考える。	<p>緑が益々、鎌倉の生命線（シンボル）となっている現在、長年店ざらし状態になっている都市計画道路『由比ガ浜閩谷線』の廃止は当然の理です。ところが、この都市計画道路が存在しているにもかかわらず、宅地開発目的で、藤源治の森が業者によって昨年7月に突然4000㎡に亘って伐採されて以来、近隣住民は以下の危険に晒されたままの生活を余儀なくされています。</p> <p>①下位（特に直下）住民 過去に北鎌倉女子学園のグラウンドとして利用されていた頃（つまり森でなかった頃）、大量降雨によって、数回にわたって土砂崩落（下記*参照）が発生し、一部に石垣構築等の防災対策が施されてきた。その後グラウンド利用が終わって40数年後に、今までのような大きな森に育つに従って土砂崩落は無くなり、山は安定してきた。そして昨年7月の伐採事件が発生し、地表は剥き出しの状態となり、下位（特に直下）住民は過去のような土砂崩落を恐れている次第です。 *昭和30年代に某業者がA氏の山を宅地造成し各戸ができたが、昭和36年6月26日の大雨でB宅・C宅（当時D氏）間を、当該地の土砂が大木と共に崩れ落ち、E宅脇から崖下まで土砂が流出したが、崩落現場の復旧補修は簡素な（または未着手の）ままだったようである。その後、D氏（現C氏）・E氏が家を建てた。昭和40年代には大雨により、B宅が当該地からの土砂崩落で傾き、F宅（現G宅）には土砂が流入した。B宅・F宅（現G宅）間のH宅に向かう小道は公道なので、市が石垣補強した。</p> <p>②上位市民 緑豊かな森に隣接して、居住または入居してきた住民たちは、昨年7月に、この伐採によって突然居住環境が一変し、更には、昨秋の強風台風によって、数家屋（特に屋根）に損害が発生したが、樹木伐採とは因果関係無として、損害補償は得られなかった。今後も、緑喪失や強風被害の危険に晒されて居住しなくてはならない。 上記したような近隣住民の危険性を回避するためにも、この宅地開発計画当該地を横切る“県の都市計画道路の廃止”の見送りをすることにより、この地に宅地開発計画などをさせないようにすべきです。そして、この宅地開発計画の「許認可」の不適切性を認識すべきです。そして何よりも、近隣住民の安心・安全を担保した「防災対策」を早急に計画・実施していただきたい。一番の責任は、強引に樹木を伐採した業者にあります。</p>	3・4・2号由比ガ浜閩谷線B区間	廃止 緑・景観保全
15	社会情勢も変化し、人口の減少と車社会も徐々に衰退の方向にある。CO2削減の義務もある。また、緑の保全と健康被害への心配から、計画の見直しと廃案への結着を主張する。	<p>計画の見直しと廃案への結着を主張します。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 昭和31年に建設省で企画されたそうですが、既に半世紀も経過し、社会情勢も変化しています。人口の減少と車社会も徐々に衰退の方向にあります。CO2削減の義務もあります。 2. 北鎌倉、特に瓜ヶ谷は市内でも緑の保全がされた地区と市民の方々は認識しています。ここに住む住民としては、市の基本計画、緑の保全に対し、遵守する責任を持っています。 3. カーナビのせい瓜ヶ谷の道路は、通り抜け道路として車の交通量が増えています。更に、上部に大型の道路が開通すると、この二道路に挟まれた先住住民の安寧と健康に多大な影響が出ます。既得権を主張します。 4. 現在ある山路は、地元だけでなく大船方面の市民の方々が、家族連れで健康保持と家族散歩を楽しんでおられます。都市開発が進む大船行政地区の住民にとって、徒歩で旧鎌倉や長谷や海岸に出る唯一の貴重な徒歩みちです。市外からのハイキング客も利用しています。従って計画道路はとりやめ、国民の徒歩みちとして保存し、台峯へつづく緑の保全をしてください。 	3・4・2号由比ガ浜閩谷線B区間	廃止 緑・景観保全
16	鎌倉中央公園と（仮称）山崎・台峯緑地及び古都保存法で守られている地域の生態系、形態、景観を守るために、廃止の可能性を検討すべき。	<p>由比ガ浜閩谷線 藤沢鎌倉線～横浜鎌倉線（B区間）について 鎌倉中央公園と（仮称）山崎・台峯緑地（都市計画法に基づく公園候補地）及び古都保存法で守られている地域の生態系、形態、景観を破壊する行為であり、鎌倉市の誇るマスタープラン、緑の基本計画と相いれないのは明らかです。 鎌倉のもっとも大きな魅力の一つは、海と山が近いこと。それにもかかわらず、その間にある様々な特徴を備えた谷戸の景観を楽しむことができることです。都市計画道路でその魅力を切り裂くことは、天然の要塞都市として世界遺産を目指す方針にも反して廃止するよりほかの可能性を検討するまでもないと考えます。</p>	3・4・2号由比ガ浜閩谷線B区間	廃止 緑・景観保全
17	由比ガ浜閩谷線の計画は、当初より実現性の低い開発計画と思われた。世界遺産の登録を目指している今日、一旦計画されていたものでも、廃止する方向に進むことを希望する。	<p>元々この閩谷由比ガ浜線の計画は、当初より実現性の低い開発計画と思われました。 鎌倉が世界遺産の登録を目指している今日では、このような道路計画が残されていること自体現実感がありません。 一旦計画されていたものでも、勇気を持って廃止する方向に進むことを切に希望します。</p>	3・4・2号由比ガ浜閩谷線B区間	廃止
18	「中間報告その2」を見て、こんなにたくさんの道路計画があることに驚いた。少子化、経済の低成長、人口の減少という時代に、これ以上の道路建設は必要ない。「都市計画審議会」にて検討し、都市計画変更になるようお願いする。	<p>まず「中間報告その2」を見て、こんなにたくさんの道路計画があることに驚きました。私は毎日のように源氏山公園とその周辺を歩いていますが、ここを道路が通るなんてそんな馬鹿なと思っていました。 ここは古都鎌倉です。京都に次ぐ古い都です。 大都市東京のペットタウンとして絶えず開発にさらされています。 さらに道路を作って何を追求するのですか。経済の発展と生活の利便ですか。 今や少子化、経済の低成長、人口の減少という時代に。これ以上の道路建設は必要ないです。今、車を持つ世帯も減りつつあるということです。 ぜひ「都市計画審議会」にて検討→見直し→都市計画変更になるよう願っています。</p>	3・4・2号由比ガ浜閩谷線B区間	廃止
19	3・4・2号由比ガ浜閩谷線B区間の廃止は困難であること、当該道路は神奈川県施行の広域的な路線であることなどから総合評価は「保留」とする結論は、「中間報告その1」に比べ後退した感は否めない。3・4・2号由比ガ浜閩谷線を3区間に区分した内のB区間については「廃止」とするよう改めて望む。	<p>先般、都市計画道路（由比ガ浜—閩谷線）（3.4.2）に関する「中間報告その1」について意見とその理由を意見票にまとめ提出いたしました。今回ステップ3、ステップ4からなる「中間報告その2」が公表され、意見が求められております。 内容的には交通量の予測面から、B区間の廃止は困難であること、当該道路は神奈川県施行の広域的な路線であることなどから総合評価は「保留」とするものです。（保留とは今後の状況を見ながら再検証の意） 「中間報告その1」に比べ後退した感は否めません。 中間報告その1、その2全体を検討した結果、私たちの見解は前回示した内容と同一といたします。 すなわち、都市計画道路（由比ガ浜—閩谷線）を3区間に区分した内のB区間については「廃止」するよう改めて望む次第です。</p>	3・4・2号由比ガ浜閩谷線B区間	廃止

No.	意見要旨	意見	対象路線	意見カテゴリ																														
20	<p>都市計画道路の整理統合後40年経過した現在経済状況、社会の仕組み、文化が大きく変化したのにもない、都市計画道路の見直しが迫られている。現在着工しないで残っているのは、あるべき交通体系にそぐわない、あるいはニーズが低い、あるいはクリアが不能な課題があるからである。</p> <p>都市計画道路が、住民のライフスタイルの変化、幸せと感ずる生活環境の変化等々に加え、車社会の中身の変化と整合性が取れない高規格の道路はいらない、歴史を、風情を感じる道路を維持して欲しい、と変化した市民の意見と整合性が取れるかは疑問。防災のため計都市計画道路が必要という意見があるが、延焼防止の拡幅であれば、鎌倉は東京と異なりニーズは低い。ニーズの低い整備と称する計画道路はまち並みを破壊する元凶になりかねない。</p> <p>3・4・2号由比ガ浜関谷線は、旧鎌倉を南北に縦断する道路で、区間には遺跡のほか豊かな緑が含まれ、これらを傷つけずに造る事は困難であろう。今必要とされているのはコミュニティの核ともなる生活道路の整備であり、癒しの散歩道の整備、創設である。</p> <p>観光をするには、鎌倉は足と自転車に歴史を肌で感じてもらうことがよい。どのような道路がどこまで必要かを検討することにより、市民と共存する観光都市として充実すべき交通インフラに財源を回すことができよう。</p> <p>3・4・2号由比ガ浜関谷線の評価は、区間A、Bは余りにも失うものが大きく、とくにBは史跡を壊し大きな崖、法面ができる。A、B共に廃止を主張する。Cはルートが定かでないが、A、B同様の問題を抱えており、地域のニーズがあるのかを中心に再検討願いたい。</p>	<p>都市計画道路の「見直し方針」について意見を申し上げます。</p> <p>昭和47年の都市計画法の改正を機に当市でも都市計画道路の整理統合を行われ、現在の都市計画道路になったとのこと。</p> <p>＜高規格道路は本当に必要か＞</p> <p>整理統合後40年経過した現在経済状況、社会の仕組み、文化が大きく変化したのにもない、都市計画も自ずと見直しが迫られている、当然のことながら道路も同様である。</p> <p>当時は田中首相の列島改造論が日本を席卷、新設道路とコンクリート箱物が日本経済を大きく浮揚させた事は間違いないが一方で深刻な問題を残している。我が国は高度成長を選んだ、この結果移動時間は大幅に短縮し、行動半径は拡がり経済も成長した。この成功の陰に道路計画があったことは自明。しかしこのことは計画道路が今の時代のニーズにかなっていないと言えない。これまでの40年を一言でいうと、これまでの道路計画のうち産業界等のニーズが高い道路、都市計画にはのっていないが地域住民の強いニーズのある道路、あるいは危険な状態にある道路は、この間に整備済みか遅くとも着工しているはず、といえる。</p> <p>現在着工すらしなくて残っているのは、鎌倉でいえばあるべき交通体系にそぐわない、あるいはニーズが低い、あるいはクリアが不能な課題があるからであり、これらは見直しが必要との証左にほかならない。</p> <p>＜変化する市民のニーズ＞</p> <p>昭和47年以降40年経過した今、各計画道路の必要性、重要性の評価は、多くは必要性が少ないか、実現に大きな障害があるなど、事実上済んでいる。実現しようとするならば、大きくなった障害を克服できるか、住民のライフスタイルの変化、幸せと感ずる生活環境の変化等々に加え、車社会の中身の変化と整合性が取れない高規格の道路はいらない、歴史を、風情を感じる道路を維持して欲しい、と変化した市民の意見と整合性が取れるか、である。</p> <p>＜防災のため計画道路が必要という意見＞</p> <p>火災時大型消防車が入らなければ消火できない、という意見が多いが本当だろうか。消火栓の普及は中、小型消防車の住宅区域での消火能力をアシストしている。災害に備えて整備する、ということは大都市ならば道路の拡幅であるが、小都市であれば、道路拡幅、新設より消火栓であって、見直す必要がある。延焼防止の拡幅であれば、鎌倉は東京と異なりニーズは低い。ニーズの低い整備と称する計画道路は街並みを破壊する元凶になりかねない。</p> <p>＜環境規制と鎌倉人気＞</p> <p>列島改造は工事需要の創出が目的、遺跡も含め問答無用の街並み等の環境破壊が行われた。この時は市民が我慢した。しかし現在は住まう街並みや環境の破壊にNOという層は多くなり、あえて交通が不便でも比較的環境が守られている鎌倉に移り住む、あるいは住み続ける人が増えている。</p> <p>鎌倉には古都保存法など環境保持の規制が複数あるが、規制対象区域の人は、不利益ながら誇りに思い歓迎している人もいる。</p> <p>今回の世界遺産申請の中核は、旧鎌倉地域が舞台となる鎌倉幕府の史跡、ならびに当時の文化に連なる寺社仏閣である。それらを丁寧に保存し、自らの生活の質も維持しつつ共存していきたい、が市民の希望であろう。</p> <p>以上の観点から都市計画道路を見てみると、「由比ガ浜—関谷線」は旧鎌倉を南北に縦断する道路で、区間には遺跡のほか豊かな緑が含まれ、古より続く信仰の場であり墓所であり入会地であったりもする区域である。これらは頼朝の時代より続く文化の糸で、われわれはこれを絶やしても傷つけてはいけない。</p> <p>ではこの路線はこれらの糸を傷つけずに造る事が出来るのだろうか、果たして困難であろう。</p> <p>住民の多くは静かな生活環境の保全を望み、自動車産業の絶え間のない技術革新により車体は小さく軽く、高性能となり、必要とする道路のカタチまで変えてきた。もう費用の嵩む高機能の道路は要らないところまで。今必要とされているのはコミュニティの核ともなる生活道路の整備であり、癒しの散歩道の整備、創設である。それらはスピードは出せないがスムーズに走れる道路である。</p> <p>＜観光と鎌倉＞</p> <p>鎌倉が「頼朝以来」の史跡を観光資源としてとらえる場合はさまざまな交通問題を検討する必要がある。北海道のように自動車で全域をカバーする観光資源と異なり、鎌倉は足と自転車に歴史を肌で感じてもらう組立てが相応しい。こういう鎌倉にはどのような道路がどこまで必要で、環境保護のためあとは要らないということを知ることができ、これにより無駄な開発、史跡の破壊を防ぎ、市民と共存する観光都市として充実すべき交通インフラに財源を回すことができよう。</p> <p>＜「由比ガ浜—関谷線」の評価＞</p> <p>今回の意見募集では全候補道路について検討する時間がないので筆者居住地区を通る「由比ガ浜—関谷線」について上記観点から検討すると以下の通りとなる。</p> <table border="1" data-bbox="985 1113 1513 1291"> <thead> <tr> <th>検討項目</th> <th>区間</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高規格道路が必要か</td> <td></td> <td>×</td> <td>×</td> <td>？</td> </tr> <tr> <td>「現在」の市民のニーズはあるか</td> <td></td> <td>×</td> <td>×</td> <td>？</td> </tr> <tr> <td>防災上のニーズ</td> <td></td> <td>×</td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>環境の保全の規制との整合</td> <td></td> <td>×</td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>観光と交通</td> <td></td> <td>×</td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> </tbody> </table> <p>上記のとおり、区間A、Bは余りにも失うものが大きく、おそらく市民の賛同は得られまい。とくにBは史跡を壊し大きな崖、法面を作ろうとするもの、論外である。A、B共に廃止。</p> <p>Cはルートが定かでないが、A、B同様の問題を抱えている。それらの問題を凌ぐほどの道路需要があるのか、疑問。ニーズ、特に地域のニーズがあるのかを中心に再検討願いたい。</p>	検討項目	区間	A	B	C	高規格道路が必要か		×	×	？	「現在」の市民のニーズはあるか		×	×	？	防災上のニーズ		×	×	×	環境の保全の規制との整合		×	×	×	観光と交通		×	×	×	3・4・2号由比ガ浜関谷線A区間 3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間	廃止 緑・景観保全 ソフト対策重視
検討項目	区間	A	B	C																														
高規格道路が必要か		×	×	？																														
「現在」の市民のニーズはあるか		×	×	？																														
防災上のニーズ		×	×	×																														
環境の保全の規制との整合		×	×	×																														
観光と交通		×	×	×																														
21	<p>世界遺産を目指す鎌倉市は、長期的かつ持続可能なシステムを構築していく必要があり、それを世界にアピール、模範を示すべきだと考える。</p> <p>諸外国の取り組みを参考に、できる政策があり、早期にスタートすることで、世界的に鎌倉市をエコタウンとしてブランディングでき、観光客を集客できるのでは？と考えている。</p> <p>このため、3・4・2号由比ガ浜関谷線の計画には反対である。</p>	<p>世界遺産を目指す鎌倉市は、現在、希少な文化遺産を保有するのみならず、それら世界的に重要な遺産を先人から預かり、将来に受け継いでいける、長期的かつ持続可能なシステムを、地域、市として構築していく必要があり、それを世界にアピール、模範を示すべきだと考えております。</p> <p>そういう観点でいうと、EU等の先進都市に見られるように、ピークオイルや環境問題を都市として改善すべく、緑を増やし、車の交通を減らす方向で市として取り組むべきだと考えております。</p> <p>例えば週末の道路渋滞については、交通税を取る事で交通量を抑制し、そのかわりに自転車レンタルを補助する、公共交通のフリーパスを比較的安価に提供するなど、諸外国の取り組みを参考に、できる政策があると考えております。</p> <p>そういった取り組みを早期にスタートすることで、世界的に鎌倉市をエコタウンとしてブランディングでき、観光客を集客できるのでは？と考えております。</p> <p>上記のような意見であるため、今回の由比ヶ浜関谷線の計画には反対であり、鎌倉市としても大きな財政支出であるばかりでなく、ブランディングのチャンスを逸するモノであると考えております。</p> <p>以上、よろしくお願い致します。</p>	3・4・2号由比ガ浜関谷線	廃止 ソフト対策重視																														

No.	意見要旨	意見	対象路線	意見カテゴリ
22	3・4・2号由比ガ浜閩谷線の廃止を求める。 鎌倉の自然を先ず守っていただきたい。 先人達が守り抜いた鎌倉の森をこれ以上壊さないでほしい。	都市計画道路（由比ガ浜閩谷線）の廃止を求めます。 利便性よりも利益性よりも鎌倉の自然を先ず守っていただきたい。 もうこれ以上乱開発されることなく、美しい鎌倉の森を後世に残すことが鎌倉市民の使命だと思います。 「鎌倉の自然と景観を守りたい」ただそれだけです。 先人達が守り抜いた鎌倉の森をこれ以上壊さないでほしい。	3・4・2号由比ガ浜閩谷線	廃止 緑・景観保全
23	緑保全のため、3・4・2号由比ガ浜閩谷線の廃止を求める。	鎌倉から見る緑が失われていくのを残念に思う一人です。 由比ガ浜閩谷線の廃止を求めます。	3・4・2号由比ガ浜閩谷線	廃止
24	3・4・2号由比ガ浜閩谷線A区間の廃止を望む。現在の当該道路を通行する車両の何%が、旧鎌倉内の住民の車両・旧鎌倉内で営業する商用車・公共性の強い車両であるか、単なるバイパスとして利用しているかを調査したのか。国道134号線が渋滞している場合、各社カーナビゲーションがどの裏道に誘導するか、すべてのパターンを調査したのか。 現在の、3・4・2号由比ガ浜閩谷線 A区間該区間を通る車両数が、交互通行できる程度に平衡を保っている理由は、「交互通行不能な部分のある狭い道」という事実である。旧鎌倉を熟知している者は、逆に進入することを躊躇するケースが増えると考えられる。3・4・2号由比ガ浜閩谷線A区間すべてを15m道路に整備した場合、この抑制のたがが外れ、通過車両は激増することが考えられる。 交通量を抑制しない限り、渋滞は絶対になくならない。鎌倉の景観を守るため、マイカー規制するべき。必要なら、住民にも規制をかけるべき。マイカー規制による観光収入減を理由に、マイカー規制への反対意見が出るが、鎌倉市の歳入の中の（観光事業を行っていない）個人住民税が占める割合や、旧鎌倉エリア内に限った歳入の中の、観光事業を行っていない個人住民税：観光事業者住民税の割合は、観光地の中でトップであると考えられ、旧鎌倉内の住民の多くは、観光者は来なくても困らない人たちだと考える。 現状を維持し、絶妙なバランスを保ち続ける、あるいはマイカー規制を完全にすしか解決法はない。 「存続」として今後さらに10年間、沿線住民の財産権を侵害し続けるからには、その区間の道路の分の予算が存在している（既に確保されている）ことを示す、市の財務諸表を公表して欲しい。 3・4・2号由比ガ浜閩谷線A区間を15m道路にした場合に懸念されるもう一点は、夜間の交通量が増えることだ。鎌倉の夜の静寂が完全に破壊されてしまう。 マイカー規制をした場合の旧鎌倉内の移動手段は、旧鎌倉周囲を一周する環状道路を設け、そこを、クリーンなEVバスもしくはLPGバス専用道路にして運行させればよい。小型のバスを一方通行で運行すれば、歩道・自転車専用部分と合わせて、7m強あれば実現できる。用地買収の予算も半減でき、実現性が高くなる。	お世話になっております。 3・4・2 A区間沿いの住民です。廃止を望みます。現在の当該道路を通行する車両の何%が、旧鎌倉内の住民の車両・旧鎌倉内で営業する商用車・公共性の強い車両であるかを調査しましたでしょうか。逆に、旧鎌倉内には全く用のない、単なるバイパスとして利用している通過車両の割合が何%であるかを調査しましたでしょうか。 湘南方面から、逗子方面に抜ける際、逆に、逗子方面から湘南方面に抜ける際に、国道134号線が渋滞している場合に、各社カーナビゲーションがどの裏道に誘導するか、すべてのパターンを調査しましたでしょうか。逗子に住む私の知人は、湘南方面から帰宅する際に134号線が激しく渋滞していることが多く、その際には、江ノ島から湘南モノレール沿いに深沢に入り、長谷観音前も必ず大渋滞するので、八雲神社前で佐助に入り、佐助1丁目から六地藏、下馬と通り、鎌倉をパスする、と証言しています。 現在の、3・4・2 A区間該区間を通る車両数が、交互通行できる程度に平衡を保っている理由は、「交互通行不能な部分のある狭い道」という事実ではないでしょうか。シーズンの鎌倉市内の激しい渋滞を知らずにマイカーで訪れた観光者はカーナビゲーションの指示のまま、3・4・2 A区間に、現在もどどん入ってきてしまいますが、前回痛い目に会った観光者や旧鎌倉を熟知している者は、当該区間の渋滞がひどくなると、逆ににっちもさっちもいなくなることを知っていますから、進入することを躊躇するケースが増えると考えられるからです。 3・4・2 A区間すべてを15m道路に整備した場合、この抑制のたがが外れ、通過車両は激増することが考えられます。現在の状況は、害虫と益虫の絶妙なバランスが取れている状態に似ています。観光者が、鎌倉にマイカーでいくと（道路が狭く、駐車場も少ないので）ひどい目に会う、と感じている人たちの割合と、そう感じない観光者の割合のバランスが、やや後者に多い感はあるものの、一応取れている、状態なのではないでしょうか。3・4・2 A区間全区間を15mにしてしまう、ということは、害虫を殺すために益虫まで農薬で殺してしまうのと同じことです。開通当初は、スムーズに流れるように見えても、すぐに害虫が激増し、渋滞はむしろ現在よりも増えると予想されます。原宿の渋滞をなくしても、それで1号線がスムーズになることはなく、単に渋滞箇所が、戸塚警察署・影取町に変わっただけに過ぎないのと同じです。交通量を抑制しない限り、日本の交通事情では、渋滞は絶対になくなりません。 私の意見は、鎌倉が心の底から世界遺産を望んでいるのでしたら、その景観を守るため、尾瀬や上高地のように、マイカー規制するべきだと思います。必要なら、住民にも規制をかけるべきです。よく、マイカー規制して観光者が減り、観光収入が減ることから、マイカー規制に対する反対意見が出ますが、鎌倉の場合には、その心配はないと感じています。鎌倉市の歳入の中の（観光事業を行っていない）個人住民税が占める割合は、恐らく数ある観光地の中でも、トップレベルなのではないでしょうか。さらに、観光収入のほとんどを占める旧鎌倉エリア内に限った歳入の中の、観光事業を行っていない個人住民税：観光事業者住民税の割合は、数ある観光地の中でもトップになるのではないのでしょうか。この割合は、きちんと公表されているのでしょうか。つまり、旧鎌倉内の住民の多くは、観光者は来なくても困らない人たちなのではないでしょうか。先日の鎌倉駅に到着する横須賀線内での若いサラリーマンの会話ですが、観光客本当に邪魔だよなあ、鎌倉にだって生活している人間がいることを考えろよ、金も全然落としていかないし、おまえら一体いくら税金払っているんだよ、迷惑なだけだよ、表現は上品ではありませんが、旧鎌倉内の住民の間違った一部の見解だとその時感じました（もちろん鎌倉は全日本人の大切な場所ですし、観光者が訪れること自体は重要視されるべきですが、観光者の数の増加とそのモラルの低下から、その存在が一部住民にとっては大きな負担になっていることも事実なのではないでしょうか）。 私の持論は、これだけ人気のある鎌倉では、どんなに道路を整備しても、それでは絶対に交通渋滞を解決できない、ということです。鎌倉の道が結構よくなったから、車で行ってみようか！という観光者や、鎌倉の道が結構よくなったから、134号線全然動かないし、そっちから帰ろうか！という通過者の割合が単に増えるだけで、いたちごっこです。いい道ができれば、そちらに流れるのが、人間心理です。さらに、周囲にドライブに人気の高い湘南地区・三浦地区が控えている訳ですから、絶望的です。ですので、現状を維持し、絶妙なバランスを保ち続けるか、あるいは、マイカー規制を完全にすしか、しか解決法はないと思います。旧鎌倉に入れるところにETCを設け、旧鎌倉流入時刻から3時間以内に旧鎌倉から流出した場合には、2000円程度課金する、といったことをすれば、とりあえず134号線渋滞のための単なる通過車両を排除できるのではないのでしょうか。 鎌倉市は、パークアンドライドを手掛けているはずですが、その精神と、旧鎌倉内に15mという景観に全く相いれない太い道路を作り、そこを通過車両で埋め尽くす、という精神とは、お互い矛盾するのではないのでしょうか。旧鎌倉内に、東京外環や圏央道のようなものを作らないで下さい。世界遺産を本当に望むのでしたら、旧鎌倉の景観を是非守って下さい。3・4・2 A区間の実現は、尾瀬で鳩待峠と沼山峠を道路で結ぶようなものです。一度壊れた景観は二度と戻りません。自然も歴史のある街も同じです。 最後に、もし「存続」の計画道路すべてを完成させるとした場合の、資金の裏付けは間違いなくあるのでしょうか。民主党のようなまねだけは絶対にしないで下さい。資金がない分の、沿線住民の財産権の侵害でもある、都市計画道路指定は即中止して下さい。何十年も侵害しておきながら、最後にやっぱりお金ないから、やめた、というのでは、住民は泣くに泣けません。確実に予算が取れている分の区間だけ、「存続」にして下さい。現在予算計上されてなく、将来の計上を期待して存続区間を決めるようなことはやめて下さい。富の分配は終わり、負担の分配に入った日本なので。から。「存続」として今後さらに10年間、沿線住民の財産権を侵害し続けるからには、その区間の道路の分の予算が存在している（既に確保されている）ことを示す、市の財務諸表を必ず公表して下さい。 追伸です。3・4・2 A区間を15m道路にした場合に懸念されるもう一点は、夜間の交通量が増えることです。現在の、3・4・2 A区間には、夜間は殆ど交通量がありません。夜間は134号線ほか幹線道路が混雑することがないために、わざわざ道の悪い旧鎌倉を通る必要がないので、恐らく通過車両は旧鎌倉を避け、地元住民しか通行しないためだと考えられます。鎌倉の夜は、別世界のように静寂に包まれます。それが完全に破壊されてしまいます。マイカー規制をした場合、旧鎌倉内の移動手段が問題になると思います。私は、旧鎌倉周囲を一周する環状道路を設け、そこを、クリーンなEVバスもしくはLPGバス専用道路にして、たとえば15分間隔で運行させればよいと思っています（地下鉄やモノレール、LRTは非現実的です）。江ノ電のこまわりくんサイズのバスを一方通行で運行すれば、歩道・自転車専用部分と合わせても、半分の7m強あれば、実現できます。用地買収の予算も半減でき、実現性が高くなります。そのクリーンバス専用道路の一部として、3・4・2 A区間が使われというのでしたら、私は明日にでも協力したい思いです。	3・4・2号由比ガ浜閩谷線A区間	廃止 ソフト対策重視

No.	意見要旨	意見	対象路線	意見カテゴリ
25	3・4・2号由比ガ浜関谷線A区間に関しては、3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間が「存続・廃止」の方向性と評価されていることから、見直しに関する基本理念を基に、ステップ2で確認された項目についての再評価の必要性があるものと考えらる。 道路の機能性では、本地区の一部は通学路になっているため、自動車機能よりも歩行者機能の安全性に視点を置き、古都に相応しい、緑地保全、地域景観など、生活環境の保持と増進に重点を置いた計画の見直しをすべき。従って、3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間と同様に「廃止」候補の評価とすべき。	●意見の要旨 3・4・2号由比ガ浜関谷線(A区間)に関しては、由比ガ浜関谷線(B区間)が「存続・廃止」の方向性と評価されていることから、見直しに関する基本理念を基に、ステップ2で確認された項目についての再評価の必要性があるものと考えます。 道路の機能性では、本地区の一部は通学路になっておりますので、自動車機能よりも歩行者機能の安全性に視点を置き、古都鎌倉に相応しい、緑地保全、地域景観など、生活環境の保持と増進に重点を置いた計画の見直しが寛容かと思えます。従って、由比ガ浜関谷線(B区間)と同様に「廃止」候補の評価を期待いたします。 ●A区間・再見直しに関する意見 1)自動車の交通機能および環境機能に関しては、B区間が「存続・廃止」候補と評価査定されており、一部存続地域の道路が拡幅されたとしても、自動車等の渋滞は改良されることはなく、むしろ袋小路的に、更に進むことが予測されます。これに伴い、住民等の安全性や生活環境の破壊が進み、住民における精神的及び社会的な健康障害要因の一つになりかねないものと考えられます。 2)歩行者機能および観光等の他事業に関しては、小・中学校の児童・生徒の主要通学路になっており、一部存続地域の道路が拡幅されたとしても、その安全性に問題が生じることが懸念されます。また、古都鎌倉散策の観光客においても、その安全性はもとより、緑地の保全や地域の景観などの保持増進に重点を置いた再見直しをお願いします。 3)都市計画の課題として道路整備は必要かと思えます。ただ、世界文化遺産登録を目指す古都鎌倉においては、過去・現在(歴史的風土の保存)の状況を詳細に解析し、視点を未来において、道路整備を行うことが重要ではないでしょうか。 今、古都鎌倉において最も必要な合理的道路整備は、地上から電柱とその配線を地中に配備することと考えます。これにより、道路の機能性は高まり、緑地保全や地域景観など、生活環境の改善と保持が可能になるものと思えます。	3・4・2号由比ガ浜関谷線A区間	廃止 緑・景観保全 電線類地中化
26	3・4・3号横浜鎌倉線未整備区間と3・4・2号由比ガ浜関谷線の起点から3・4・3号横浜鎌倉線接続点までは大船環状道路として大船駅周辺渋滞解消のために建設すべき。	都市計画横浜鎌倉線未整備区間と都市計画関谷由比ヶ浜線の起点から横浜鎌倉線接続点までは大船環状道路として大船駅周辺渋滞解消のために建設するべき。	3・4・3号横浜鎌倉線、3・4・2号由比ガ浜関谷線	整備すべき
27	鎌倉市の景観と歴史的重要性をどう保全していくかということが重要。新しい道路を建設することではない。 交通量が増えることで、環境は破壊され、交通事故は増え、そのうち開発が進むと考えられる。 交通量の制限をすることは、上高地や米国が実施済みであり、正当な理由があれば、観光客の数が減少するわけでもない。	鎌倉市の都市計画道路の見直し計画を見て、しよじき驚いています。 これまで定期的な報告もないなかで、いつのまにか、ここまで進んでしまったのかということです。 そもそも、鎌倉市に「都市道路計画」という計画が提案されたこと自体が驚きです。 鎌倉市は、緑が豊富で歴史的な景観や史跡のある、由緒ある町として知られ、だからこそ一年を通して毎日のように観光客が訪れます。 そのような背景や歴史のある市として、まずやらなければならないことは、この景観と歴史的重要性をどう保全していくかということではないでしょうか。 大きな、新しい道路を建設することではありません。 主要幹線道路を建設する理由はただひとつ。交通量を増やすことです。 鎌倉市には、すでに毎日多くの車両や観光客が訪れたり通過します。 交通量が増えることで、環境は破壊され、交通事故は増え、そのうち開発が進みます。 鎌倉市は、世界遺産登録を獲得するために努力しているようですが、晴れて登録されるのであれば、今後見込まれる観光客増に対応するために、道路を拡大しなければならない意図だと思います。 しかし、考え方が逆ではないでしょうか。 世界遺産登録されることによって、予想される観光客数増加や交通量の増加。これまで守ってきた環境や緑化、史跡などをそのあとも引き続き保存するには、まずは交通量を制限することです。 これは、すでに日本では長野県の上高地が実施済みであり、米国ではカリフォルニア州のヨセミテ国立公園がのちに導入しています。 交通量を制限するには正当な理由があり、それは訪れる観光客にも納得できる理由です。交通量が制限されたからといって、観光客の数が減少するわけでもありません。 歴史的に由緒ある町、環境の豊かな町であるがために、鎌倉市に引越してきたものは多くいます。私たち住民が、その歴史と環境を守ろうと必死に努力しているにもかかわらず、その住民から支払われる税金を、意思と反することに無駄遣いすることは正当な都市の運営とは言えないと思えます。 ひとりの声も無視せず、貴重な納税者の声だと思って再検討していただくよう、強く要望します。	-	緑・景観保全 ソフト対策重視
28	藤沢市、逗子市を巻き込んで巻き込んで広域的に考える方法があるのではないか。 八幡宮周辺の渋滞を避けて、134号線へ抜ける方法を標識板で誘導をする、観光は車を使わず来るなどアピールする事は重要な案件である。	私の住所地は、計画道路が1/3程度、掛かる状態にあります。 計画されてから50年位たつと思われ、その間、住宅も増え、また中央公園の整備もでき、周辺の自然環境は、市内での開発が進む環境の変化の中で、残っている、最大の重要案件と思っています。今回の見直しは、八幡宮周辺の渋滞の緩和が主眼と思いますが、もう少し、広域的に考える方法が、ないかと思われ。 八幡宮周辺の渋滞を避けて、134号線へ抜ける方法を標識板で誘導をする事は、現状で、できる事と思われ。幸い、大船跨線橋が出来る事で、標識板での適切な誘導が考えられます。 これは、藤沢市、逗子市を巻き込んで考える方法が良いと思えます。 また、観光客には車を使わずに、ゆっくり観光を奨める、いろいろな場面でアピールする事は重要な案件と思われ。 実際に、これが最大のメリットです。自分の経験から！	-	ソフト対策重視
29	古都鎌倉未来像設計図作成委員会設置を求める	古都鎌倉未来像設計図作成委員会設置を求める 1. 民間人7名、市職員4名 今回の道路建設は一時保留し表記委員会に於き道路だけでなく、鎌倉全域の山林、建築物高さ全て検討すること	-	委員会新設
30	人間の利便と発展のためには道路は必要と思う一方、後世の生物のため緑は不可欠と思う。 電柱、電線は町全体を醜い空間にしている。 何を優先すべきか知恵を出すこと。	人間の利便と発展のためには道路は必要と思う。 後世の生物のため緑は不可欠と思う。但しその美しさを保つ意味でも電柱、電線は町全体を醜い空間にしている。 観光都市鎌倉を目指すのであれば今、何を優先すべきか知恵を出してほしい。 緑の自然は一度壊したら元には戻りません。	-	緑・景観保全 電線類地中化
31	緑の保全のため都市計画道路の見直しを希望する。	緑の保全のため都市計画道路の見直しをお願いいたします。	-	緑・景観保全
32	道路開発は、慎重になされるべき。 開発ではなく保存。	鎌倉が武家と強く結び付けられ、世界に発信するのであれば、三方を山に囲まれ、一方が海に面した自然の要塞であり、その中での街づくりが歴史的にも、近代の建築物も含めなされてきています。このことは日本の又世界の遺産ともいえます。その中での市民生活と歴史の保存がなされるべきで、観光に名を借りた道路開発は、後世に汚名を残すことの無いよう慎重になされるべきです。 “開発ではなく保存される街”です。	-	都市計画道路については慎重に検討すべき

No.	意見要旨	意見	対象路線	意見カテゴリ
33	都市計画道路見直しが必要。	計画道路の事を知ってから何年たったことでしょうか。まだ計画が生きていたことにびっくりしました。家の上を通ることになっていましたが、今では新しい家が何軒か建っています。見直しが必要だと思います。	-	都市計画道路については慎重に検討すべき
34	私は鎌倉市の住民ではありませんが、鎌倉市の都市計画道路に隣接した土地を所有しており、早急に売却したいと考えている。出来れば所有している土地全体の買い上げを検討してほしい。	私は鎌倉市の住民ではありませんが、鎌倉市の都市計画道路に隣接した土地を所有しており、早急に売却したいと考えています。その立場から、当方に不利益にならないようご配慮をおねがいします。出来れば所有している土地全体の買い上げを検討してみてください。	-	買い上げ要望
35	道路計画は一切いらない。鎌倉都市計画は根本が間違っており、それ自体一切必要ない。民の心と体が健康であるために地道な努力をすべき。山の自然を犯してはならない。道路を作らないでください。	道路計画は一切いりません。今ある山の道は歩くためのもので、車で移動する必要はありません。鎌倉都市計画は根本が間違っています。それ自体一切必要ありません。もしやるのなら、民の心と体が健康であるために地道な努力をしてください。本当の意味で、人が誇りを持って生きることを考え抜いたなら、道路計画は出てこないはずですよ。山の自然を犯してはいけません。道路を作らないでください。	-	都市計画道路の廃止 緑・景観保全
36	山の中に、道路はいらない。 1つには、自分たちの責任で元に戻すことはできないこと。 2つには、必要性に疑問を感じるということがある。 3つには、このままの方が、鎌倉の自然や歴史から得られる豊かさが確保されるため。 現代は、多くの人が産業構造や複雑な人間関係に疲弊している。 鎌倉市は、東京に比べれば段違いのレベルで自然がある。 毎日毎日疲れて帰ってくる働き手たちが、休日に思い立って、山道を歩くのか、必要性に疑問が残るまま公的資金が投入されたコンクリートや金属やプラスチックの人工物が目につく道を、車に脅かされながら歩くのか、鎌倉市民にとってどちらが良いかは明らかである。 予算を消化しなければならぬであるとか、工事で雇用が生まれるであるということでは、案件の進行に関して市民的寛容を示すことのできない問題である。	山の中に、これ以上、車を通れるようにするための道路はいらないと思います。 1つには、自分たちの責任で元に戻すことはできないのだから、もとの環境のなかに、「獣道」程度の歩いて通る小径以上のものを付け足すべきではないです。 2つには、必要性に疑問を感じるということです。 死活的にこの道路が必要な人というのはいったい鎌倉市民の中のどれくらいの割合で存在するのでしょうか。 3つには、このままの方が、鎌倉市民にとっても、鎌倉の自然や歴史を愛して通ってくる人々にとっても、経済合理性によっては語られることのない、豊かさが確保されると思います。 現代は、多くの人が産業構造や複雑な人間関係のなかで生きるのに疲弊しています。 精神医療の分野で現場におられる方に聴いたとしても、教育の分野の現場におられる方に訊ねても、産業医の方に訊ねたとしても、いろいろな数字を出して実感と分析とを教えてください。 鎌倉市は、東京への通勤圏です。 それと、同時に、これ以上の破壊がなければ、東京に比べれば段違いのレベルで自然があります。 毎日毎日疲れて帰ってくる働き手たちが、休日に思い立って、山道を歩く。 そのときに最低限必要な人手だけが入っている山道を歩けるのか。 それとも鎌倉の山の中にまで及んだ破壊を目にしながら、必要性に疑問が残るまま公的資金が投入されたコンクリートや金属やプラスチックの人工物が目につく道を、人間の愚かさに思いをはせながら、しかも車に脅かされながら歩かなければならないのか。 鎌倉市民にとっての幸福の底上げにとって、どちらがよいかは明らかすぎるほどに明らかだと思います。 ご担当の方々や、関係者の方々も、ご家族や友人と山道を歩いてみられるといいと思います。 これは、予算を消化しなければならぬであるとか、工事で雇用が生まれる（一時的で市民への還元性も低いにせよ）であるとか、そういったエクスキューズによっては、だれひとり「じゃあ、しょうがないね」と案件の進行にかんして市民的寛容を示すことのできない問題だと思います。 国政に心底うんざりさせられている今、地域まで壊されたらたまりません。どうぞ生きる気力を奪わないでください。 鎌倉行政に知性とユーモアと気概があるところを見せてくださることと信じて、ここで筆を置きます。 乱文の失礼をご容赦ください。	-	都市計画道路の廃止 緑・景観保全

No.	意見要旨	意見	対象路線	意見カテゴリ
37	<p>「中間報告 その1」で、2段階評価と3段階評価の「高」では、ウェイトが違い、道路の必要性の評価を、「高」の数のみで評価することは、間違いである。2段階評価を採用すると、「高」が多くなりすぎるので、全て3段階もしくは4段階評価にして、客観的に検討すべきだと考える。</p> <p>「中間報告 その1」道路の必要性についての評価項目に、道路を建設の賛否について、市民の意見を入れるべきだと考える。市民の意見については、他の評価項目に比べて、ウェイトを重くすべき。道路建設は、観光客の為でもあり、パブリックコメントを観光客にも求めるべきである。</p> <p>「中間報告 その2」9頁の「平日の方が休日よりも若干交通量が多い傾向」とあるが、休日の方が交通量が多いと考えられる。</p> <p>一般的に道路建設の為に「道路交通センサス調査」を用いるのかも知れないが、鎌倉市にそれが適用出来るか良く考え、状況に適したデータを用いて、内容のある報告書を作成すべき。</p> <p>「中間報告 その2」9頁の2)交通需要推計の方法について、「データの根拠で平成42年として検証を行う」とありますが、10頁で「平成17年費2.6パーセント減」としか記載がなく、これでは具体的に検証した事にならない。</p> <p>「中間報告 その2」9頁の2)交通需要推計の方法、「平日・休日の取扱い」について、「平成7年からの市の定点観測でも同様の傾向。P10参照」とありますが、P10参照先不明。また、定点観測時の具体的なデータを提示してほしい。</p> <p>「中間報告 その2」9頁の3)混雑度の指数、これの数値の根拠、算出方法について、提示すべき。</p> <p>「中間報告 その2」10頁の日本の将来人口の推計について、「9%減少」を、中間報告書の中で、全く検証を行っていないのではないか。</p> <p>「中間報告 その2」12頁の交通量図について、日時等の前提条件も提示されておらず、交通集中に伴う渋滞も考慮されておらず非常に見にくい。</p> <p>「中間報告書 その1」2頁図中では、ステップ4の将来交通需要推計を行った後に総合的判断を行う行程となっているが、「中間報告 その2」では将来交通需要推計を具体的には行わず、総合的判断を行ったと考える。</p> <p>「中間報告 その2」1頁、ステップ4では、全ての路線について将来交通需要推計を行う事になっているが、実際には廃止路線のみ「将来交通需要推計と称すること」を行っている。</p> <p>この報告書は非常に分かりにくく、内容を理解するのは困難であり、分かり易く、読み易い物に作り直すべき。また客観的で具体的な資料を記載し、提示するべき。私は、道路建設により大切な自然環境が破壊されるため、新規道路建設については一切反対である。自然環境を守る事が大切だ。</p>	<p>この度、自治会の回覧板で都市計画道路の見直しを行っている事を知り、私の家も都市計画道路に面している事から、この内容についてご意見をお送りさせていただきます。</p> <p>「中間報告 その1」で、都市計画道路の必要性について7頁から13頁で検討されており、道路の必要性の判断基準、その根拠は評価項目の「高」の数で行っています(7頁右上)。13頁の検証項目及び評価基準の説明を読むと、「高」「低」の2段階評価と、「高」「中」「低」の3段階評価の物があり、同じ「高」であっても、2段階評価と3段階評価の「高」では、ウェイトが違い、道路の必要性の評価を、ただ単に「高」の数のみで評価することは、間違いです。従ってこの必要性の結果については間違っていると共に、「鎌倉市都市計画道路の見直しの基本的考え方」(平成19年6月鎌倉市)13頁、「4.判断の手法(1)検討手法」の「客観的評価に努める」に反しています。</p> <p>簡単に説明すれば、3段階評価をやめて、単純に2段階評価にすれば、3段階評価で「中」になった項目には「高」になる項目が多くあると考えます。</p> <p>また、2段階評価を無理に3段階評価にすれば、2段階評価では、「高」の項目も、多くのものが「中」になり、全体に占める「高」の数は大きく変わるからです。</p> <p>つまり、2段階評価と3段階評価でウェイトの違う「高」の数を単純に数えて道路の必要性について評価を行う事は、間違っています。これは早急に検討を、「鎌倉市都市計画道路の見直しの基本的考え方」(平成19年6月鎌倉市)13頁、「4.判断の手法(1)検討手法」の「客観的評価に努める」の考え方に則り、やり直すべきです。</p> <p>私は個人的には2段階評価を採用すると、「高」が多くなりすぎると思うので、全て3段階もしくは4段階評価にして、客観的に良く検討すべきだと考えます。同じく「中間報告 その1」道路の必要性についての評価項目に、道路を建設の賛否について、市民の意見を当然入れるべきだと考えます。</p> <p>しかも、市民の為に行政を常に心がけている鎌倉市であるならば、市民の意見については、他の評価項目に比べて、ウェイトを重くすべきです。「賛否/市民回答数」等を評価項目に加えるべきと考えます。</p> <p>「中間報告 その2」の1頁「第2章までの検討の流れとこれからの検討手法」について、上部に「パブリックコメント実施」が平成24年8,9月に実施と平成24年11,12月に実施予定となっていますが、全体工程表の中にパブリックコメントが入っていないため、パブリックコメントの意義、位置づけが全くわかりません。このような極めて不親切な状況下で、この内容について市民に意見を求める事は無理があると思います。また、この状況下で「市民からの意見が少ないが故に、この報告書の内容について市民が納得している」と、市役所の職員の方々が思われているのであるならば、勘違いも甚だしいと考えます。</p> <p>「中間報告 その1」「中間報告 その2」には「世界遺産登録を目指す本市として、予測される観光客等の増加を見据える」「世界遺産登録」文言が何カ所もあります。</p> <p>この事は、これらの道路建設が市民の他にも鎌倉市を訪れる観光客の為でもあると明記している事となり、パブリックコメントを市民等(意見を申し出る事が出来る人を、該当する方と提示してありますが)に制限している事は間違っていると考えます。広く一般、もしくは鎌倉市の人口の100倍にもあたる鎌倉市を訪れる観光客にも広く意見を求めるべきであると考えます。</p> <p>「中間報告 その2」将来交通量の検証について、9頁の「平日の方が休日よりも若干交通量が多い傾向」この様なおかしな統計は、ここに記載べきではありません。記載する事で報告書全体の信頼性を著しく低下させます。鎌倉に住んでいれば、小学生でも休日の方が交通量が多い事などは分かります。休日は交通量が多い為に渋滞が発生して、その渋滞時にあえて交通量の統計を取れば、渋滞により単位時間あたりの当該道路を通過できる車両の台数が減ります。この為に市民の交通量の感覚とは異なる「平日の方が休日よりも若干交通量が多い傾向」となるのは当たり前です。</p> <p>鎌倉市に住んでいる私の感覚からすれば、よくまあ道路建設には都合の良さそうな、10頁右上<参考>データなど出せる物だと考えます。また、このような現状に合っていない統計のデータは「道路を建設する為のものである」と考えられてしまいますので注意が必要であると考えます。</p> <p>広く一般的に道路建設の為に「道路交通センサス調査」を用いるのかも知れませんが、また検討の方法についても、国や県から提示されている方法に従って検討されているのかも知れませんが、交通量のデータについては、鎌倉市にそれ(「道路交通センサス調査」)が適用出来るか良く考えてください。特に鎌倉市は国や県の出先機関ではなく、自治体(国家から自治の権能を認められた公共の団体)なので、漠然と報告書を作成するのではなく自ら、良く考えたうえ鎌倉市の状況に適したデータを用いて、内容のある報告書を作成してください。</p> <p>「中間報告 その2」9頁の2)交通需要推計の方法について、「データの根拠で平成42年として検証を行う」とありますが、10頁で「平成17年費2.6パーセント減」としか記載がなく、これでは具体的に検証した事にならないと考えます。</p> <p>「中間報告 その2」9頁の2)交通需要推計の方法、「平日・休日の取扱い」について、「平成7年からの市の定点観測でも同様の傾向。P10参照」とありますが、P10参照先不明です。参照先は誰にでも分かる様、明記してください。また、定点観測時の具体的なデータを提示していただかなければ、理解も納得も出来ません。</p> <p>中間報告 その2」9頁の3)混雑度の指数、これの数値の根拠、算出方法について、提示するべきです。根拠、算出方法を提示していないため、理解も納得も出来ません。</p> <p>中間報告 その2」10頁の日本の将来人口の推計について、「9%減少」を、中間報告書の中で、全く検証を行った様子がありません。これでは具体的に検証した事にならナイと考えます。</p> <p>「中間報告 その2」12頁の交通量図について、ここに提示されている交通量については日時等の前提条件も提示されておらず、交通集中に伴う渋滞も考慮されておらず非常に見にくく、この図をもって、将来交通需要推計を行っているとは考えられません。</p> <p>「中間報告書 その1」2頁図中では、ステップ4の将来交通需要推計を行った後に総合的判断を行う行程の様ですが、今回の「中間報告 その2」の「3.将来交通量検証」[ステップ4]は、この工程表に従わず、将来交通需要推計を具体的には行わず、総合的判断を行ったと、考えます。</p> <p>また「中間報告 その2」1頁ステップ4では、全ての路線(道路)について将来交通需要推計を行う事になっていますが、実際には何故勝手に、廃止路線(道路)のみ「将来交通需要推計と称すること」を行っているのかも、私の頭では理解出来ません。</p> <p>道路建設には高い建設費が必要であり、その建設費は税金より支払われるのですから、将来の交通需要予測についてはもっと詳しく、もっと真面目に具体的に検証を行ってください。</p> <p>この報告書は非常に分かりにくく、内容を理解するのは困難ですが、一般市民がこの報告書の内容について詳しく説明を受けて、内容について正しく理解した場合、賛同は得られないと考えます。従って報告書は分かり易く、読み易い、きちんとした物に作り直すべきだと考えます。</p> <p>また今回の様に、市民に報告書について意見を求めるのであるならば、なおさら報告書には市民が内容について自ら考える為、自ら判断する為の判断材料である客観的で具体的な資料を記載し、分かり易く、読み易い報告書を鎌倉市が責任をもって提示するべきです。</p> <p>それから、私は新規道路建設については一切反対です。理由は道路建設により大切な自然環境が破壊されるからです。一度壊した自然環境は元に戻りません。例えば道がなくて毎日不便であっても道路を建設する事より自然環境を守る事が大切だと考えています。</p>	-	中間報告その2編集に難あり 緑・景観保全
38	道路は物を置かない。由比ガ浜から市役所通りまで全て一方通行にすること。電信柱が道に出ており通りにくい。	セッバックした道路は物を置かないであげたす。由比ガ浜から市役所通りまで全て一方通行に。現在、抜け道になっており、外部者がスピードを出して走って、危険で土日は動けなくなっている。電信柱が道に出ており通りにくい。	(市道008-000号線)	市道への要望
39	現在計画中の道路は、鎌倉の自然や歴史的保存地区の価値を著しく損なうものなので計画に反対する。世界遺産登録の邪魔をするような道路計画は市の矛盾した行為である。保全指定を受けている自然環境や歴史的保存区域を避けて道路計画を策定するのは当然のこと。3・4・2号由比ガ浜閘谷線B区間の代替案として、地下道の建設もしくはルートの変更が挙げられているように、鎌倉固有の価値を損なわないような道路計画を期待し要望する。	現在計画中の道路は、中間報告その2の総合評価で課題問題点として述べられているように、鎌倉の自然や歴史的保存地区の価値を著しく損なうものなので計画に反対します。鎌倉市は世界遺産登録へ向けて取り組んでいますから、ユネスコの諮問による調査作業が終了したとはいえ、登録の足をひっぱるような道路計画は市の矛盾した行為と指摘せざるを得ません。また、松尾崇市長は、遺産登録の目的を「鎌倉の貴重な文化遺産や自然環境を、未来永劫守り、日本の文化、歴史を世界へ発信していくこと」と自身の公式サイトで述べているように、鎌倉の財産は世界的な財産であるという認識をしっかりと持つべきで、それに傷をつけるような近視眼的な都市計画は、鎌倉市の審議会のレベルの低さに留まらず日本人の自然環境や文化財に対する意識の低さを世界に発信することにもなり、鎌倉市としては神奈川県との協議の際にこの点を含めてはっきりとしたメッセージを打ち出すべきだと思います。渋滞解消や防災面の能力向上が計画路線の利点として上記総合評価で述べられていますが、保全指定をうけている自然環境や歴史的保存区域を避けて道路計画を策定するのは当然のことと、これに例外をつけて道路を作ってしまうようなことは、特に世界遺産への登録を目指しているところが取りうる行為ではないのは、誰の目から見ても明らかです。計画路線B区間の代替案として、地下道の建設もしくはルートの変更が挙げられているように、鎌倉固有の価値を損なわないような道路計画を期待すると同時に強く要望します。	3・4・2号由比ガ浜閘谷線B区間	変更または廃止 緑・景観保全

No.	意見要旨	意見	対象路線	意見カテゴリ
40	緑の保全を図りつつ、3・4・2号由比ガ浜関谷線の開通を希望する。	<p>由比ガ浜関谷線 開通してほしいです。 その道路が出来ていないため、長年の間、山ノ内の鎌倉街道は、朝夕の渋滞がひどく、通過のためのトラックも通り、歩行者も危ない思いをしています。</p> <p>緑の保全を図りつつ、開通出来たら良いのでは。 住宅はあまり作らないで、道路だけでも作ってほしいです。 電気自動車の時代もきました。排気ガスは年々減っていくはずですし。</p>	3・4・2号由比ガ浜関谷線B区間	整備すべき