

日光地域まちづくり懇話会 “にっこう茶論”

日 時：平成 30 年 6 月 30 日（土）14：00～

場 所：日光総合会館

テーマ：日光地域における交通対策（駐車場対策・道路対策）

- 次第：1 開会 日光行政センター所長
2 挨拶 日光市長 大嶋 一生
3 意見交換
4 その他
5 閉会

《意見交換内容》

参加者 1 日光の現状は、土日は昨年から非常にこういうような状態が続いているということで、市民生活に非常に影響を与えているというような現状がございます。事前のアンケートで市役所のほうで示されました、交通対策・駐車場対策ということで、まとめてさせていただきました。交通対策の中で、やはりハード面とソフト面があるのかなと考えております。特にハード面を取り上げますと、駐車場というものが大きいことになるのかなと思います。駐車場を考える場合には、その駐車場をどういうふうに確保するのか、そしてその位置はどこにあるのか、駐車場が果たす役割というのは、どういうふうなものなのかということで考えてみました。今、日本の社会は自動車時代に入ってもう何十年も経つわけですが、自動車の最大のメリットというのは、やはりドア・ツー・ドアで、自分の家から自分が行きたいところの玄関まで、運んでくれるということだと思います。これを我々の地元の地域におろした場合に、観光客が自分の目的とするところの、いかに近くに行けるかが最大のメリットかなと思うのです。日本人の行動の様子を見ていますと、外国人は地図を片手にいろいろ歩いているのですけれども、日本人の方は、なかなかそれができないと言いますか、やらないところがあるのです。そういうふうなことを考えますと、観光客が目的とするところの近くに、駐車を設けるのがベストなのかなということを考えております。その際に、多額のお金を掛けることは大変な状況がございますので、それは公的な機関が持っているところを利用して駐車場化するとか、そういうふうなことを考えていくことが必要なのかなと思います。その位置はどこにするのか、それは近くであればベストなのですが、それがもしもできない場合には、あるところに駐車場を確保しなければならないと思います。駐車場を確保するとき、その駐車場に自動車が止められればいいということではなくて、地域に根差した駐車場が必要なのかなと思っております。それを考えると、先進地域では、伊勢神宮のある伊勢市は、五十鈴川の宇治橋の近くに大きな駐車場がありますし、おかげ横丁の道一つ隔てたところに、大きい駐車場が2つあるのです。そうしますと参拝者や観光客は、伊勢神宮を参拝してお土産を買うのだったら、駐車場の心配をしないでおかげ横丁にすぐ行けます。駐車場と目的地がセットになって開発されているのです。関東地方ですと、佐原市に伊能忠敬の生家がございますが、伊能忠敬の生家の裏側に、市が大きな駐車場を持っているわけです。その地域を活かすようなかたちで、駐車場を設けているそうです。日光の場合どうだろうと言いますと、既存の駐車場を活かすということはもちろんなのですが、もう1つは、発想の転換が必要で、日光への参拝客を長年見ていると、東町を通って神橋を渡って山内に来ると、東からの一方通行が400年経っても続いているのです。そうしますと鉢石町のところで、交通の渋滞が起きてしまうのです。これを過日、県が実験的に

双方向で日光道路のトンネルを抜けて、清滝に駐車場を設けて、山内に臨時のバスを運行してやると、これが中途半端な面があったのかなと私自身は思っているのです。マスコミ等でかなり批判されているし、花石町自治会等には非常に迷惑をかけてしまっていたというふうな現実があるのですが、私はそういう面を含めて、ある程度の発想の転換と言いますか、400年間なかったことが初めてできたのかなと私は思っております。やはり、日光の観光客目的とするドア、いわゆる山内にアクセスするためには、東側だけでなく、西側のほうからも回すことは必要なのかなというふうに思っております。つまり社寺へのアクセスは、双方向であるのがいいのかなというふうに思っているのです。ただ、いろいろ解決すべきものもあると思うのですけれども、今までの発想でないものをやることは、必要なかなと思っております。そうしますと、双方向で駐車場を設けるわけですけれども、市が何年来やっておられましたアーデル霧降を利用しての交通対策というのは、それはそれでかなりお金を掛けておりますし、努力されているのはわかるのですが、あそこでは、市街地から隔絶したところに駐車場を設けても、そこに停めるだけで終わってしまうと思いますので、停めてその人たちが何らかの地域との関わりを持っていくということは、大切なかなと思っているのです。駐車場はある意味、地域振興策にもなるかなと思っております。具体的には例えば、西側からですと清滝や安良沢あたりの空き地で、駐車場にするようなところがいくつかあるかなと思っているのですけれども、それを活かして同時に清滝のまちの地域振興策も考えられるようなことをやっていったらどうなのかなと思っております。特に最初にも申しあげましたように、ハード面では、土地の確保と場所、機能というものを、良く考えてやる必要があるかなと思っております。あと、ソフト面が充実しないと、どうしようもないので、神橋のところの交通整理が必要なかなと思います。もう1つは、来訪者に情報の提供があまりなされていないと思っております。安川町の駐車場には、満車と電光掲示で出るようになりましたけれども、あそこに来てから気が付いたのでは遅いわけです。事前に何らかの方法で、来訪者に情報の提供をすることが必要なかなというふうに思っております。ハード面とソフト面でいろいろな課題がありますけれども、私自身はそんなふうに考えております。それから、自分たちができることというので、なかなか個人では交通対策でできることはあまりないのかなと思っておりますが、地域が一番わかっているのは地域の人ですので、行政との円滑な意思疎通が必要なかなと思っております。

副市長 ソフト面で事前に情報提供ができないかとのことですが、情報に関しては、他にも多くの方からお考えが示されていることもあるので、そちらについては、まとめてお話しできればと思います。

建設部長 駐車場の整備、安良沢・清滝地区の利用、県が社会実験をした結果と、神橋付近の渋滞についてお話しがありました。まず駐車場の整備については、地元の皆様からいただきました要望に基づいて、調査を実施させていただきました。二社一寺とその市街地の接点の役割を果たす位置というのが、今、お話をいただいた、西参道の駐車場というふうに考えてございます。その中で、第1駐車場、第2・3駐車場という位置づけになっているわけですけれども、まずは第1駐車場ということで、有効的な駐車スペースができないかということで、多層化、東の部分から何台かつくって、車を停めるスペースを確保したいとの考えで調査をさせていただきましたが、この地区はご存知のように自然公園法の規制があって、高さ13メートル以上のものでできない、また、文化財法と景観条例がかぶっていて、非常に規制がある地域なのです。この規制の中で、駐車スペースを13メートルに抑えて計画すると、どうしても53台程

度の駐車スペースしか考えられないのです。この 53 台分をつくるにあたって、事業費については 5 億 5,000 万円くらいかかってしまうのです。その後の維持管理に 2 億 8,000 万円ほどかかります。そのような調査報告をいただきました。今の段階で 3 階、4 階ができれば、非常に有効的な駐車スペースができるのですが、現在 53 台をつくるのに 5 億 5 千万円、一台 1,000 万円も費用がかかってしまうということになると、優先すべき事業としては、非常に難しいだろうというふうに判断をさせていただいているところでございます。それと第 2 駐車場と地下が第 3 駐車場となっているわけでございますけれども、文化会館の施設の見直しも視野に入れた、公共施設マネジメントの計画の中で、どのように利活用していくかという計画を今やっております。その中で、ある程度の方向性が出るのかなというふうに考えております。2 番目、3 番目の清滝地区・安良沢地区の空間を利用した駐車場計画ということと、今回県が実施をしました社会実験については、少し関連がありますので、合わせてお話をさせていただきます。今、おっしゃったように、日光宇都宮道路の清滝インターチェンジを利用して、清滝から観光客の方をおろしてくる、その施策というものは市が実施をしております、清滝のパーク&バスライドと、来られた方を西と東にわけるといふ面からすれば、非常に一定の効果があったというふうに、市も評価させていただいております。ただ、国道の 3 車線化につきましては、地元の方の安全性とか利便性について、かなり影響があったということで、3 車線については、元の 2 車線に戻したい、できれば夏休みくらいまでには何とかしたいというふうに伺っております。清滝地区の活性化というお話もございましたが、今後、県として事業をどのように展開していくかというものは、今、まさに県のほうで検証結果をどうするかという調査をしておりますので、それを待って市としても判断をしていきたいと考えてございます。4 点目が、神橋を含む混乱はどうなのかというお話をいただいておりますけれども、神橋付近については、2～3 年前に今市方面から来て左に曲がる左折と、右折もかなり奥まで引っ張ったのです。あそこで 2 車線化ということで、左に曲がれば二社一寺のほうにということ。国道は電線の地中化をして歩道を広げておりますので、その歩道を広げる事業と 2 車線化ということで、車線の変更部分が今後厳しくなってくるかもしれませんが、多少車の滞留というものは抑えられるというふうに考えてございます。根本的な解決には至っていないものですから、信号機の歩行者の渡る時間と、車の通過する時間がだぶっているもので、どうしてもそこが難しいというお話しがございまして、これにつきましては、信号機の関係ですので、警察のほうとどのようなかたちでやっていいか、また、その交通誘導員の配置についても、交通誘導員というかたちですから警察官ではございませんので、交通規制の誘導という点からみても、少し難しい面もあるので、道路管理者あるいは警察がメンバーになっています日光地域交通対策検討会を立ち上げて、いろいろなかたちで渋滞の環境対策をさせていただいておりますので、その場で今日のテーマについては、協議をさせていただきたいと思っております。最後の情報についてご説明します。今、日光宇都宮道路に大沢と土沢と今市と日光、電光掲示板が 4 つあります。電光掲示板については、残念ながら満車の情報はございません。大雪注意とか、走行注意とか、大雨注意とかそういう情報になっています。空車や満車の表示というのは、空車になっていたから行ってみたら、満車だったということもあると思っております。車で 5 分とか 10 分で行ける場所だったら有効的だと思いますが、場所により 2 時間くらい車に乗っている中で、空車や満車の情報は非常に難しいことなのかなと思っております。具体的に今の表示板のシステムの中で可能かどうか、そういうシステムを入れる費用の面とか、手法の面でどうなのかということは、課題もおそらく多いだろうと考えてございますが、これも道路管理者が入っています検討会の中で、そのようなご要望があった点については、研究してまいりたいと思っております。また、スマートフォン、いわゆる

SNS を利用したかたちということで、利用提供はどんなのかなということ、駐車場に満車・空車という表示する場所が何カ所かありますし、そこにセンサーを付けて、センサーで読み取って情報を入れ込むという SNS アプリがあるようです。スマホを見ればそのアプリに従って、満空ができるということなのですが、そのアプリをする前に、満空の情報を入れるためのセンサー等の費用の回収もかかってしまうということもございまして、その辺も含めさせて、利活用については研究していきたいと思っております。

副市長 多方面の話があったのですが、情報に関しては、3 番目の方が、やはり事前情報ということなので、お聞かせ願いたいと思います。

参加者 3 私は中鉢石に住んでおりまして、神橋からの渋滞はもろに目でわかる場所にいるわけです。土日の渋滞とか連休中とか、平日も大変渋滞がありまして、家の中から動かない状態にいるわけです。先ほど 1 番の方がおっしゃいましたように、表示板のことなのですが、神橋付近で山内の駐車場の満車という情報がわかれば、右へ行こうとしないで、左へ行くという車も相当あると思うのです。それが、山内の駐車場の満車という表示がありませんので、待てば行けるのだらうなということで、渋滞が続いているわけなのです。中鉢石か下鉢石くらいのところに、山内地区の駐車場の情報板があれば、もう少し渋滞が緩和できるのではないかと私は思っています。あとは、意見にも書きましたけれども、機械化に頼らないで、警察官とかガードマンとか人的なことも必要だと思うのです。1 台どいてくれれば、そこを通り抜けられて渋滞にはまらないということもあるのです。その 1 台があるために、いつまでもつながっているのを見ているので、1 台をずらしてあげるといふ配慮があれば、そのあと何台かがスムーズに通れるという交通の状況もあると思います。相当前なのですが、神橋のところに、土日や連休のときに警官が出て、交通整理をした時代がありました。そのときは信号を点滅にしておいて、警官が手信号でさばっていたのです。そうしますと、ある程度流れがスムーズになるのです。警察官の誘導に問題があるという意見があったりして、それ以降やったのを見たことがありません。人の力を借りながら、交通渋滞を緩和するという方法もありかなと私は思っております。

参加者 10 私も、先ほどの方がおっしゃったように、山内に入るのはここしかないのかなという方がすごく多いのかなと思います。宝殿やインターから降りた時点で、混んでいるとわかると、健脚の方や若者だったら、郷土センターの後ろの駐車場に停めて歩いて行けば、まちを楽しむこともできると思います。

建設部長 まず 1 点目の事前に情報板があれば情報がわかるだろうということですが、スマートフォンは年配の方になるとなかなか使いづらくて、大きい情報板があれば、たぶんわかるのだらうと思うのです。情報板は何千万というようなお金がかかってしまうものですから、今、私が付けましようというわけにはいかないものですから、国県道の管理者の栃木県のほうでどういうふうに考えるか、この意見については、日光土木事務所につなげていきたいと思っております。それと人的な配置についてですが、以前は警察の方がやっていた交通誘導については、ガードマンはできないのです。法的なものもあって、以前あそこにガードマンを配置したときには、点滅だから早く行ってくださいとガードマンが誘導した経過がある

のですが、車とか人を誘導する交通規制のための配置については、ガードマンはできないので、ここは警察官が可能かどうかわかりませんが、検討会の中でご意見があって、この時ぐらいは警察の方のご協力をいただきたいという、ご意見をいただきましたということは、伝えておきたいと思います。そういう対策会議のメンバーに道路管理者もいますので、この話は伝えたいと思っております。

参加者 1 2 大体の答えをいただきましたけれど、やはりどういうふうに情報を集めるかが問題だと思うのです。例えば、東照宮のほうは無人で誰も発信してくれません。輪王寺のほうは、人はいますけれどもおじちゃんばかりで発信はできません。どのように構築していくかというのは、他力本願的なこともございます。第1・第2駐車場は行政のほうでやっていますので状態は把握できますけれども、そういう情報をどういうふうに集めるかというのが1つ問題になるかもしれません。それとどこで発信すれば、有効的な対策が打てるかだと思います。

副市長 それでは次に、もう1つ多く出ている案件としまして、大谷川の右岸側の駐車場の関係があります。4番目の方、お願いします。

参加者 4 今、言われたように、先般のゴールデンウィークに感じたこと、さらには今日までの日光市内の交通渋滞については、先ほどの方からもお話がありましたが、私は今回のゴールデンウィークに関しては、安良沢の橋から田母沢の橋までの3車線は、最初は大変いい事業でいい方向に行くのかなというふうに思っていたわけですが、ちょっと空振りしたのかなと思っています。この1つの要因は、3車線にした経緯の1つに、清滝地区の清滝体育館と旧古河電工の季潤舎の周辺の駐車場を、県からの要請で快く無償で貸したという経緯があります。そういった中で、ゴールデンウィーク中に清滝地区の駐車場が有効的に利用されるのかなと思って、日光清滝間のバイパスに乗ったのですが、PRの旗など何も出てなかったのです。先ほど建設部長から、標識をつくるということは多額の費用を要しますとのことなので、ゴールデンウィークやお盆、秋の行楽シーズンそういった中では、その駐車場を利用したり、日光土木事務所の駐車場を解放してくれたらいいのですが、やはり、そういったところの駐車場を解放してくれたら、シャトルバスを出して、二社一寺まで搬送するということの一貫ではないかなと思います。その一貫の1つとして、ここに記載させていただいた、そばまつりでは大変盛況な中で利用されている大谷川右岸道路の駐車場なのですが、観光シーズンのときに、アーデルの駐車場だけではなくて、右岸道路の駐車場を利用してシャトルバスで送りますというPR活動を最大限にすれば、渋滞なくそういうところに来られて、より良い観光ができるのかなと思っています。先ほどご指摘がありましたように、今回のゴールデンウィーク、さらには、今年はめずらしく2月の建国記念日を挟んであの時も、ものすごく渋滞していたのです。あんなに渋滞したのは、日光の冬季の中で、初めてではないかと思っています。七里のほうまで渋滞していました。そういった渋滞を事前に把握して、空いている空き地があるわけですから、そういったところに車をまわすことが一番重要だと思うのです。なにも電光掲示板だけでなく、大きい文字で日光清滝間のバイパスに貼りだしたり、インターチェンジや料金所にビラを配布して啓蒙活動すれば、もっともっと利用していただけるのではなかろうかと現に思っていますので、そういった面についても、今後の課題としてやっていただければありがたいと思っております。いろいろなところに空き地は探せばあるわけですから、そういったところにもお願いできればなと思っています。もう1つ付け

加えて言うならば、ゴールデンウィークの期間中に、清滝地区の空き地の駐車場を利用された方が、定期にバス乗るために、あそこから歩いて乗ったということも伺っておりますので、せっかく駐車場を設けたにも関わらず、それを利用したお客様にひんしゆくをかけたのではなからうかと思っております。そういった面も多分批判というのはあるのではなからうかと思っておりますので、そういった面も今後フォローしながらぜひ反映して、県と一緒に合わせてやっていただければありがたいかなと思っております。

副市長 次に 5 番目の方、霧降大橋から神橋までの大谷川右岸に駐車場を整備する件についてお伺いしたいと思えます。

参加者 5 まちづくり懇話会のテーマが交通渋滞・駐車場問題ということですが、小来川地区では見当がつかないことでありまして、今まで渋滞もないし、駐車場問題も話題になったこともほとんどないわけです。それで、地域の人たちと話したわけなのですが、駐車場の少ないというのであれば、大谷川の河川敷にオープン式駐車場を検討したほうがいいのではないかと考えたり、シーズンによって違うと思うのですが、特に解決策がない状況で、駐車場としては霧降なんかの場所では遠いと思うので、もっと手前から駐車場をつくってあげて、あと、先ほども話しがあったように、空いているところを駐車場として使うとか、市内の個人の家の駐車場などもあると思うので、少し考えてもいいのではないかと思います。とりあえず市内に入れすぎるから渋滞が起きるということで、その辺のコントロールができるように、情報を伝えてやることも大切だと思います。あと神橋のことを書いたと思うのですが、横断歩道を地下にすることも少し考えてみてはどうかと思います。歩道としては、使うのもシーズンに限るとかあると思うのですが、渋滞にある程度は影響するのではないかなと思います。あと立体駐車場の件も先ほど聞いたのですが、高さ制限があるので、世界遺産のところは難しい場所だと思いますが、少なからずつくってあげれば、多少の渋滞解消になると思います。

副市長 次に 6 番の方、右岸道路側の駐車場とありますのでお願いします。

参加者 6 現在の渋滞状況というのは、昭和 48 年頃と似ているのです。ただ、その頃と違うのは、今はマイカーが多いことです。昭和 48 年頃は、大型バスが多かったのです。宇都宮日光自動車道路もまだ開通していなくて、足尾トンネルが昭和 48 年に開通しました。その前に金精トンネルが抜けました。昭和 48 年というのは、大型バスが日光に入って来たと、その時と非常に似ていまして、宇都宮日光自動車道路はなかったもので、日光街道は大沢あたりまで渋滞していました。対策も取られてはなかったのです。市内渋滞をさせないために、やはり入る手前で止めないとならないので、大谷川右岸道路の利用が絶対必要かなと思います。昭和 48 年頃は、定期観光バスも鬼怒川を 9 時に出てくると、野口あたりでお昼になってしまうということで、現金を返してそこから歩いてもらおうかという状況なものですから、どうしても市内に入る手前になんとか車を止めなければならない。そして、裏の道路にモータープールをつくるのであれば、品物が何もなければ、お土産を買っていただけませんから、仮設のテントなり、道路の片面のほうにそのような施設をつくってもいいのではないかと思います。今のスケートセンターに停めると、稲荷川沿いには回らないで、霧降川に出る指示はしていると言うけど、お客さんは言うことを聞かないらしいです。どうしても稲荷川のところに出てきて、そこで今度は左岸道路を上がって来た車で渋滞、

構ですという年寄りの市民の方、3地区ぐらいの民生委員からお願いが出ていますので、その辺も利用させていただけるように、市のほうからお願いできないでしょうか。市から多少の補助金が出ていると思いますので、よろしく願いいたします。

参加者 1 2 同じようなかたちなのですが、私がそれを書いたのは、鉢石の裏から稲荷町まで、人間元来ものぐさなもので、あまりこういうところを利用しない、利用したくないのが実態だと思います。市もお金があるわけではないということで、まず、お金がかからない方法で、できることを考えました。東武駅や JR 駅から山内のほうへ歩いていく観光客の方は、今、たくさんいらっしゃいます。その辺でしたら、河川敷に停めても歩いて来られるということは、我々は、今、一生懸命にまちなか活性化に取り組んでおりますが、そちらにもつなげたいというふうに思っております。

建設部長 大谷川の右岸の利用につきましては、霧降橋から下流の七里側の利用と、今、お話があった上流側の利用というご意見を聞かせていただきました。まず、七里のほうの利用というかたちなのですが、平成 19 年と 20 年に、今、お話しいただいた JR 日光駅の北側を利用して社会実験をしたのですが、あそこに車を停めていただいて、実はその当時は日光駅に行って路線バスを使っていただいた、そういう社会実験でした。そのときは路線バスですから、途中渋滞に巻き込まれてしまって、意味がないだろうというお叱りをいただきました。そういう経過がございます。お話に出たように、今、市が霧降スケートセンターで実施しているような、シャトルバスと同様な手法によってやれば、また、そこは意味が違うのだろうというお話だと思うのですが、なるべく解決策をとということで検討するわけです。今回ここをやるとすれば、霧降はなくして、手前になるという手法になってしまうかもしれませんが、河川敷については、先ほど、お話しいただいたように、工作物をつくれませんから、あそこは砂防指定地域ということで、今の更地のままの中で区画線を付けて、車をただ停めるだけになります。トイレもつくれませんということをご理解いただいた上で、あそこの土地利用は、何かのかたちでできるのだろうと思いたくても、お金がかかることは間違いございません。今の霧降のやり方と同じようなシャトルバスを使うと、そういうかたちになります。また、霧降橋から上流側については、まちなかを歩いていただいたりして、観光とか商業の活性化の面でも、非常に適した場所だというふうに私どものほうは考えてございます。ただ、住宅地が近いものですから、出入り口の関係とか、ご存知のように、あそこに向かう道路が非常に狭いものですから、その道路の問題とか、一部河川敷で民有地が入っている部分があるので、いくつかの課題があると思うのですが、これは河川管理者の県と日光砂防事務所が管轄しておりますので、ぜひ、我々としては利活用を検討したいと考えております。それから清滝地区の空間の利用ということで、今回県がやった清滝地区の古河跡地の利用につきましては、定期バスを入れて、定期バスがスムーズに走れるように 3 車線化をしたのです。2 車線化に戻したということで、今後その県がやった社会実験の検証をしておりますが、秋口以降にどのようになるかについては、県のほうの考え方を見極めて判断していくという考えでおります。それと民地の利用についても私どもからお願いすべきことだと思います。民地の所有者の方が商店の土地を開放するというのはなかなか難しいかもしれませんが、ここは官民一体となったかたちでご協力をいただけるのであれば、非常にいいと考えております。また、東武バスのほうの河川側まで持って来て、JR のほうに来て乗せて行ったらいいのではないかとということですが、実は今回の清滝についても、古河の土地まで本来なら路線バスを向かわせて、あそこで乗降できれば本当は

一番良かったのです。路線指定バスなものですから、国土交通省の路線の指定の認可などがあって、あそこでしか乗せられないという見解があって、わざわざ大きな道路まで歩いて行っていただいたこういう経緯がございます。そういうご提案があると思うのですが、一時的なものとして、路線バスが違うところに向かうというのはなかなか難しいのかなと思います。それと、情報板につきましては、非常に有効だと思いますが、費用対効果ということと、年がら年中混んでいて情報板の利活用がすごくできる状況であれば、当然道路管理者である県のほうも考えていただけたらと思っていますので、この解決案については、検討会議の中の案件として取り扱っていきたいと考えてございます。JR の倉庫があったところも、パーク&バスライトの基地として使えるだろうというお話ですので、JR の土地を利活用するという話も含めて、話し合いをしていきたいと思っています。

総合政策部長 バスの話で、旧日光の市内のところで、バスが空のまま足尾に行ってしまうということですが、旧日光のまちの中から足尾に行くバスなので、あの区間は乗車専用の停留場なのです。降車が認められていないのです。なぜかという、そこは別のバスが、そこは乗降ができる路線として認められているので、あくまでも足尾に行く人を乗せるためのバスなので、その区間で自由に乗降できてしまうと、別の路線と競合してしまうので、そこは乗車専用区間という位置付けになっています。現状の仕組みだと、非常にもったいないなとは思っています。

参加者 9 本当にもったいないと思います。年寄り、非常に困っているので、途中で乗せることができないかなと思います。

総合政策部長 現行の制度だと、乗車専用バス乗り場という位置付けになっています。

参加者 9 間違っ乗ってしまったら、降ろしてくれないのですか。

総合政策部長 足尾まで行くことになると思います。

参加者 9 そう言っていました。

副市長 実際の担当が本日出席していないものですから、後で制度のわかる情報をお答えさせていただきます。2 番の方、いろは坂の渋滞等についてお願いします。

参加者 2 いろは坂の渋滞と神橋周辺の渋滞ということで、車社会になって半世紀経つかどうかというところですが、解消されるということはなかなか難しいです。駐車場の問題もあるのですが、まず、いろは坂ですけれども第一いろは坂は下り、第二いろは坂は上りということで決まっています。第一いろは坂から 2 車線のように 1 車線、1 列渋滞で下りてくるのが現状です。大型バス化しているせいかもしれません。第二いろは坂は 2 車線で上る、これを単純に言いますと、逆に第一いろは坂は上り専用、第二いろは坂は、10、11 月は全面的に対面交通ということで、いろは坂の上り口の馬返しのところ、紅葉シーズンなどは混雑状況というものを示しておいて、明智平に寄らなければ上に上がりたい人は第一い

ろは坂に行くとか、今の道路を変えることなく何かできて、渋滞の緩和ができないのかなということを書かせていただきました。10、11月に対面交通ということをする、一般のお客様が間違えて侵入してしまうという問題があるかもしれませんので、第二いろは坂を対面交通、第一いろは坂を上り専用とこういう考え方はできないのかなということを書かせていただきました。それからもう1つ、神橋部分をネックとした街中の渋滞解消ですが、私はたっぷりお金がかかることを書かせていただきました。まず、どうしても東町のほうから神橋を通過して、二社一寺を目標として来る方は、そのルートが圧倒的になります。有料道路の日光清滝間に橋を架けるとなると、トンネルをつくったり橋をかけたりということなのですが、トンネルが切れているのは憾満が淵寄りのほうで、総合会館に向かって道路と橋をつくれれば、今ある総合会館の下の川のことを考えますと、地下2階ぐらいの駐車場ができそうです。総合会館そのものは規模を変えて、反対側の駐車場のほうに移して、こちらに100台ほど収容の大きな駐車場をつくったらどうかと思います。あとバスの問題なのですが、神橋から右折して大型バスが何台か山内のほうに入ります。日光小学校のほうから来たバスも、橋を渡りまして右折して山内に入るとすると、混むときはまったく動かなくなるという状況です。大型バスは山内への乗り入れをやめるとか、この反対側の交番のほうに、バスが20台くらい止められるようなことを考えて、そちらとこちらの駐車場は地下にするとか長期的なことを考えないと、駐車場の問題は解決できないと思います。掛かる費用ですが、あくまでも市でということになるのか、どちらかということ目標として、二社一寺にも協力していただくとか、ある程度目的地に近いところに駐車場があれば、どこかのテーマパークと違わして、人気がないからやめるといふわけにはいかない場所だと思いますので、これから何百年という中で、身近なところに大きな駐車場があればと思いました。

参加者 11 従来からの第一いろは坂を上りにするというのは、地権者のトップである二荒山神社の宮司さんが、これがいいとおっしゃったのです。確かに第一いろは坂を上っていくと、駐車場には左折すればすぐ入れます。現状では一旦上まで上がって右に曲がって、レーンを越えて駐車場を利用するというかたちなのですが、非常にすんなりいく方式なのです。ただ、今のいろは坂を上るといふのは、ちょっと無理なのではないかなというのが大多数の意見です。第一いろは坂を上りにするというのは、非常に魅力的な発想です。参考資料に書かせていただいたのですが、前年度末に土木事務所の方が見えて、明智平まで現状は行っているけれど、あれをなくして完全に一方通行化しようという実験をしたいというふうな、自治会に申し入れがあったのです。自治会の考えはないですかというニュアンスでみえたので、実は平成24年12月8日に地元の案で、完全に一方通行化のほうがいいのではないかとということで、今、昼間だけが明智平まで中宮祠から明らかに完全に一方通行化してしまっていて、どうしても混んで来る上りは、中宮祠に接続されるT字路の二荒橋のところ、お客様は華厳の滝に行きたいということで右折するので、下りが渋滞するとそれに入れなくて、どんどん上りのいろは坂が渋滞してしまうというパターンなのです。これを無理に左側の湯元方面、中禅寺湖方面に曲げてしまおうというのが、かつて行なった県の社会実験にもあったはずですが、先ほど電光掲示板の案内の議論がありましたが、奥日光地区は自慢ではありませんが、渋滞の先進地域なのです。かつても渋滞していたので、いろは坂のところに駐車場の満車、空車というのができないかと言ったら、かなりお金がかかるということで断念した経緯があるのです。ですから2車線にすると、片方のレーンがつながっているのだから、ちょっと割り込ませてもらってどんどん左に行くということがあるので、物理的なことをしなくても現状でいけるのではない

かというのが、地元の意見なのです。もう1つは、下りのいろは坂の渋滞は、主に大型バスの渋滞が原因です。大型バスはどうしてもカーブが曲がりきれないからです。いろは坂の下り口に、市のストックヤードという施設があります。エレベーターのような施設を新設して、中宮祠まで海拔1,200メートルを上ってきた大きなバスが、重力だけで下りてきたら、発電できるのではないかと、電力がひっ迫しているときにそんな話をしていました。とにかく大きなバスがネックになって渋滞してしまうのが現実です。この辺うまい知恵を出して、いろは坂は渋滞をなんとかクリアできるのではないかと考えています。ただ現状は、だいぶいろは坂は空いてきました。2人乗りのマイカーで来るパターンよりも、家族でワゴン車に乗ってくるので絶対数が減っているということで、ものすごい交通渋滞が予想されるときは、観光課でいろいろお世話になって、かなりうまい具合にいつています。絶対数が減っているというのが事実です。いろは坂は完全一方通行化は地元の要望でもありますし、やっていただきたいと思うのですが、県では実験とおっしゃっていますので、土日しかやらないのです。3車線問題がありますが、ぜんぜん周知がなかったのもう少し周知を先にやってもらえれば、今回の混乱はなかったのではないかと思います。

建設部長 第一いろは坂の利活用関係ですが、以前日光市としては、社会実験で神橋から山内までを一方通行化したいと、会議で意見しました。警察のほうから見解として、一時的な交通方向の変更というのは、非常に危険なので駄目ですとはっきり言われたのですが、今の話の内容をもう一度現実的に可能かどうか、これは検討会議の中に入っていますので、こういうご意見があったと話していきます。二荒橋から明智平までは、永年的な一方通行として考えていきたいという話を伺っています。今後、当然警察が関係しますので、交通管理の警察と共に、地元の方と協議を進めていきたいと伺っていますので、これは現実化になっていく可能性があるのかなと思います。総合会館の利用ということと、日光宇都宮有料道路の憾満が淵から鳴虫までの共用化については、現実的にすごい費用が掛かるとは思いますが、こういうご意見もあったということは承知していきます。総合会館の利活用、多層化も含めて、今の会館の利活用も関係しますので、市のマネジメント計画の中で、先行的に計画をして意見を踏まえながら研究していくということで進めていますので、この場での答弁は控えさせていただきます。

市長 文化会館を将来的に1つに集約するということは、私の前の市政の時代に、内部的には答えを出しています。公共施設の面積を、40年後には今の面積から3割ほど削減すると、ハコものがたりの中に書いてあります。人口が8万人を切るかもしれない自治体が、3つの文化会館を維持するということは、将来的に今の子供たちや次の世代に必ず負担になるということで、1つにするということを決めましたので、2つは壊すということです。

もしくは3つを壊してどこかに1つにすると、選択肢はどちらかだと思いますが、耐震性や老朽化、使っている頻度等を考えると、日光と藤原の会館は取り壊しをした方がいいと、私は今の時点で思っていますが、また内部で検討する会議がありますので、そこは早急にこちら側の見解をお示しして、お話をさせていただきたいと思っています。

今市文化会館も40年近く経ってしまっていて、1,000人以上入る集まりが年に何回あるのかという時に、選挙の決起大会の時ぐらいではないかと思うのですが、果たしてあれほどの規模のものが必要なのか、例えば700人、800人規模のものが1つ必要とすれば、30、40億円かけて建てる方がいいのかどうな

のか、直し直し使ったほうがいいのか、それでもやはり 30、40 年後を考えたときには、ある程度中規模のものをつくったほうがいいのか、380 人規模のホールがニコニコ本陣にあるから将来的にそれでいいとなるのか、そこはよく見極めて皆さんのご意見を聞きながら進めていきたいと思っています。

日光の総合会館に関しては、今の時点では、できればご同意がいただければ早急に取り壊しをして、1 台でも多く車が止められるように駐車場にしていくのがいいのではないかと考えています。

ただ多層階の駐車場となると、1 年間くらい、そのスペースが使えなくなるので、一気に多層階にしようというのは無理があるように思います。反対側に会館をとという話がありましたが、新たに集まる場所を作っていくというのは、財政的に非常に厳しいと思います。となりは県の土地なので、年間 500 万ほど地代を納めている場所なので、それは難しいと思います。総合会館については、皆さんも自治会等で話をいただけるとありがたいと思います。

参加者 4 除雪の件で提案させていただきます。記載されているように、今年は北陸のほうは降雪が多かったようですが、幸いに日光地域に関しては、降雪が少なかったかと思うのですが、通念上からいきますと、日光も冬季間は降雪に悩まされて、生活道路が奪われたりしているわけです。降雪に関しては、建設部長も頭を悩ませていると思いますが、その 1 つには市道を除雪していただける業者が年々減ってきているということがあると思います。除雪車も一昨年から日光地域に限って一台増やしていただいたり、昨年も増やしていただいたりして、対策についてはよろしいかと思っています。ただし、日光は細い道が大変多いので、そういったところに入ってくる除雪の方法、歩道がない市道がたくさん見受けられますし、久次良地内に日光中学校に行く通学道路がありますが、その道路の除雪も民家が密集していますので、業者の方が除雪に大変苦労されているという点もあります。安良沢小学校の南側の道路も大変狭くて、そこに入るのにも苦労されています。いろいろ話を聞きますと、山内に入った地域の中でも、観光客に対する除雪の問題、観光に来る方は貴重な靴を履いてきて、滑って転んだりしているのも見受けられると伺っていますので、そういった観光施設の中での除雪を、いち早くやっていただければと思います。記載させていただきました。それと生活道路の確保もあわせてやっていただければと思っていますが、市道を除雪する業者の方が減っています。安良沢の県道は、国と県の土木事務所から委託された業者が除雪をしているのですが、その帰り道に国県道を除雪している業者が、裏見台と安良沢地域もやってもいいですと話をしているのです、そういったことも考慮していただければ若干市道を管轄している業者も、軽減されるのではないかと考えていますので、そういうことも含めて、今後の検討事項にいただければありがたいと思います。速やかに除雪をやっていただけることをお願いしたいと思っています。

建設部長 除雪につきましては、平成 26 年の大雪からの対策として、県と市と道路公社で除雪連絡調整会議というのを起ち上げました。こういう場合、全ての道路をいっぺんにかくことはできませんので、優先する道路を決めて国道、県道、市道の管理者が違いますが、今おっしゃったようにそういったことにとらわれなくて、一連の区間として除雪をやっていただくという体制をつくったのです。なかなか見えないかもしれませんが、今後、秋口に除雪調整会議があるので、更に発信していきたいなと思っています。話がありましたように、重機が古くて応じていない業者、また後継者の方がいなくて除雪をお願いする業者も年々減ってきております。狭いものですから、地元の皆さんにはご迷惑をおかけして申し訳ないと思っております。市としましても、毎年除雪機一台を買って業者の方に与えておりますが、

力が足りないので通学路とか自宅の前は、せめて地元の方々に除雪のお願いをできないかと切に思います。

参加者5 横断歩道があるために車両を止めてしまうので、地下歩道化にすることによってスムーズになると思います。当然お金が相当掛かるとは思いますが、そういうものがあればいいと思います。あとは歩道橋をかけてそこを通るという方法で、車両を止めない方法を考えればスムーズにいくと思います。車両がスムーズに流れても、駐車場がなければ意味がありません。あと、県道小来川清滝間の迂回の話ですが、和の代に新しく橋が架かりましてスムーズになったわけですが、向こう方面に道路を整備すれば、一時的な渋滞対策だと思いますが、提案したわけですから。これも当然費用対効果でいけば、かなりいい事業かと思えます。

建設部長 神橋の手前から抜いて上に持ってくるというのは、個人的には非常に有効的だと思いますが、かなり費用が掛かって現実的には難しいのではないかと判断をしております。県道小来川清滝線は、1つの交通の手段だと考えております。幅員がかなり狭いので、この道路については県のほうに幅員拡幅の要望を続けております。和の代にある大谷川に架かる橋が架け替えになります。今後、工事が進めば迂回路として十分機能が果たせると思えます。

副市長 今までの観点と違った視点をお持ちの7番の方をお願いします。

参加者7 二社一寺というのは、世界に誇る世界遺産なので、この際世界遺産のところというのは静かな神聖な地だということ在地元の人たちがまず心に思い、山内の駐車場をやめてシャトルバスとか、世界遺産バスとかそういうのだけが走る、どうしてもしょうがなければ観光バスだけは行けるくらいにして、車をやめていかないと排気ガスの問題、公害の問題、音の問題がいつまで経っても解決しないのではないかと思います。神橋に上がってくる車は、8時にはだんだん渋滞してくるような状況なので、いくら駐車場をなんとかしましょうと言っても、ドア・ツー・ドアを狙っていつまでやっても渋滞は解決しないと思います。それよりもっと地元が本当に神聖な場所なのだから、皆さんが我慢して二社一寺から外に出たところに駐車場をつくりたいので、そこからバスなどを使って中に入ってくださいというふうに変えていかないと、これが世界遺産かというかたちにどんどんなっていくような気がします。とにかく二社一寺の駐車場があるために、まわりの渋滞を含め、神聖な地に戻してもらいたいという希望です。奥日光の赤沼に停めて1002号線もシャトルバスで公害関係を止めるために、車をやめバスに移行しました。最初は大変だったかもしれないけれど、皆さんそれに慣れたことによって、自然が守られていますので、ぜひ山内を神聖な地に戻してもらいたいなということです。2番は今、ナビとかSNSがあるので、混んでいたらすぐ脇の道に車が移動してきます。そこは歩行者たちが歩いている道路なのですが、平気にスピードアップでどんどん車が走っていきます。そういうところは歩行者や自転車を守ってもらいたいと思っているので、まっすぐ行けないようにポールなどを立てて、スピードコントロールができれば安全かなと思います。それがどこにあるか把握しているわけではないので、各自治会長がどういう場所が危ないかという調査して、自転車用の道路の色分けとか、歩行者を

守るためにスピードが出ないようにガタガタの道にするとか、ポールを立てるとかして、市民を守ることをやってほしいと思いました。

建設部長 山内の駐車場の関係ですが、二社一寺の地域というのが、奥日光のような自然環境の強い地域とは違い、観光と商業の連携した街並みで、歩いて街中を活性化したい地域なので、どうしても近いところに車を停めて歩きたい、見たいという心理だと思います。取り組みとしては、かなり地元の方への影響が大きいので、市としてどのようなバックアップができるかということは、この場で考えが見つからないので、大きな課題があるとは認識しているところです。2番目の危険な箇所の調査という話ですが、毎年夏休みに小学校の単位で、通学路の安全点検を実施しています。これは学校の関係者の方、警察、県、市の道路管理者、安全協会、自治会の方々によって、危険な場所の把握をいただいています。そういう機会がありますので、情報を提供いただきたいと思います。その点検が終わった後に、事業実施をはじめのわけですが、そのときに提案のあったポールを立ててしまうと、緊急的なときに車両が入れない場合がありますので、路面表示をしながら注意喚起をするとか、そういった手法は可能ですので、危険な箇所を事前に把握いただいて、危ない場所は撤去することはやっています。ぜひ情報を提供していただければと思います。

参加者 8 今までの皆さんの意見を聞きまして、臨時駐車場の場所とか駐車場の渋滞等については、だいたい同じところを検討しています。誘導方法ですが、電光掲示板はお金がかかるとか、アプリは若い人しか見ないとか、若い人でも運転しながらアプリは見られないとか、今までの意見を聞いて思ったのですが、私は運転が好きで首都高速とか走りますが、東京に行っても運転はまったく困りません。なぜ困らないかというと、道路が道路を教えてくれるのです。首都高速を走っていると、銀座に行きたかったら銀座の1.4km手前くらいから、銀座に行きたい人はこの路線に来てくださいと書いてあるのです。湾岸に行きたい人は、湾岸と書いてあるので、とても首都高速は走りやすいです。都会の人が日光に来たときに一番何に困るかということ、慣れない道で道路しか見ないで運転しているのに、掲示板が上にあるということなのです。東照宮の位置もわかってない、いろは坂の位置もわかってないで走っているのに、どこを自分が走っていったらいいのかわからないまま、渋滞にはまって行って行ったら、カーナビでは東照宮が右側に現れるとなっているから、行ってみようみたいな渋滞のはまり方があると思うのです。市のほうで考えていただいた臨時駐車場も、私は東武日光駅前で商売をしていますが、東武日光駅前の時点で、臨時駐車場が霧降に設置されたことを、誰も気がついてないのです。難しいかもしれませんが、国道は色分けとかできないのですか。老若男女、赤黄青を見分けられない人はいないと思うので、例えば中禅寺湖は青、山内は黄色と地域ごとに色別にしたらいいと思います。市内に行きたい人は黄色の文字で市内とか、東照宮とか書いてしまうと、道路を見て走っているから、それにつられて臨時駐車場に絶対的に誘導されてしまう、絶対的な誘導の仕方だと思います。東武バスのところに警備員がいますが、警備員はバスを発車させるためにいます。でも止めるのは一般車両です。一般車両は、東武バスを出すため警備員の言うことは聞かずに、信号が黄色になっても赤になってもバンバン乗り入れてきます。人の言うことを聞かない人が多い、人が何を話しているのかちゃんと聞かない人が多いと思います。こっちに行ったら駄目、あっちに行ったら駄目と素直に聞けないと思います。だから、道路に東照宮に行きたかったらこっちに走ってくださいという、絶対的誘導をするくらいの勢いがなかったら、

渋滞緩和はできないと思います。人力では無理だと思います。掲示板は打ち込む人材が必要、渋滞を調べる人が必要とか、掲示板の高さが問題とかあるなら、道路に色別で文字を書くという方法はお金がかからなくて、早急にできないものではないかと思いますが、それは市民として死活問題です。買い物に行って、1時間で店に戻れなかったら大変なことです。緊急を要する病人とかは車が走れなくて困りますので、早急に対応をしてもらいたいの、お金の掛からない方法でいかがでしょうかという提案です。

建設部長 臨時駐車場として PR 不足ということだと思いますので、今後 PR 活動をレベルアップさせていただきます。道路に文字が書けないかということですが、道路に書ける文字というのは、道路交通法で決まっています。決まっているから駄目という話ではなくて、お金がかなりかかります。今市からずっと色を塗ってしまうと、おそらく掲示板をつくる何倍もかかります。斬新な意見だと思いますが、案内としてやはり上にある道路標識をアプリなどで利活用していると思いますが、道路に路面の表示として、どちらに行けるかという表示は書けると思います。書ける場所も決まっていますし、書ける内容も決まっておりますのでご了解いただきたいと思うのですが、そういったものは今後検討していきたいと思っています。

参加者 9 高速道路から下りた市道の歩道が、すごく狭いのです。天理教までのところが整備されるというお話を聞いていますが、わかっていれば教えてください。

建設部長 あそこは市道と県道が重複している路線で、天理教まで拡幅計画をしております。具体的には、地元の方から要望をいただきながら拡幅をさせていただきます。バリアフリーもさせていただきますのですが、地元の説明会の中で、自治会の方々のご意見がまとまっていないこともありますので、私どものほうもこのようなかたちで、道路の幅員の中で拡幅はできないものですから、今の現行の中で車道と歩道をどのようなかたちで構成していくか、案をつくっております。一回つくったのですが、地元の方々に納得できるような案として計画しておりますので、近いうちに自治会の方々にご説明はできると思います。

参加者 12 対策の考え方、行政としての考え方をこのようにしたらいいのではないかと考えたことなのですが、渋滞による不具合はもう一度原点に戻って、住民の生活に何がどのくらい問題なのかということ、深堀する必要があるのではないかと考えています。例えば、緊急対応ができないとか、生命がこれではだめだとか、生活に支障がどのくらいあるのかを具体的にやっていかないと、具体的に出てこないと思います。2つ目としては、渋滞というのは年間通して渋滞しているわけではありません。やはり恒久的な駐車場でなくて、まずできることです。ピークカットできるのが一番いいことです。お金をかけないでできる。メンテナンスとかそういう費用がかからない方法を、とりあえず進めていくという考えです。もう1つは、将来の人口情勢を見極めて対策をすることが必要じゃないかと思っています。我々の団塊の世代は、もう70歳を過ぎています。免許人口が一番多い年代で、これが減っていきます。あと20年したらいなくなります。それと出生率が低下しています。若い人の車離れもあり、運行される車両は今よりも全体的に減ってくると思います。日光に来るかどうかは別ですが、全体的に減っていくので、こういうことも考慮してステップを踏んで、できることから対策していくこと、お金をかけないでやっ

ていくことが私は必要じゃないかと思っていますので、それを考慮していただきたいと思います。できることからということで、老朽化した市営住宅があります。公共施設マネジメントでいきますと、床面積約20%が市営住宅というようなかたちで、32%カットしないと財政がもたないという中で、稲荷町の市営住宅が2軒ほど空いておりますが、ここを駐車場にすれば約70台、御幸町の市営住宅を有料駐車場にすると30台、合計で100台は確保できます。これを無料にすれば2割か3割かけの車が止められるというスペースができます。これらについては、公共施設マネジメントで市有財産の利活用、どちらにしても将来壊さなくてはならないのであれば、こういうことにお金をかけて、なおかつ駐車場にするのも1つの方法ではないかということです。日光宇都宮有料道路の日光インターから清滝間を無料化して、そちらのほうに車を流すということで、清滝方面に車を誘導させるという考えです。

建設部長 市営住宅につきましては、稲荷町と御幸町の市営住宅に、現在58名の方が入居されております。ご意見があったように老朽化していますので、新たな入居募集はしません。すべて空き家になった段階で、マネジメント計画の中で駐車場計画も含めて検討させていただきます。日光宇都宮有料道路の日光インターから清滝間の無料化ですが、今回の社会実験で、日光インターから清滝間で150円かかりますが、それを100円に割引いたのですが、管理運営は栃木県道路公社です。収益を上げなくてはなりませんので、無料にするのは勘弁してほしいという話です。割引なら協力をいただけるということです。無料化はたぶん厳しいと思いますが、意見があったことについては伝えておきます。

副市長 ここに書いてある以外に、何かご意見ありますか。

参加者6 現在の渋滞が悪い影響をしているのは、秋のシーズンは中禅寺方面に行った方がほとんど戻って来ません。金精道路を超えて群馬に抜けるのです。あるいは足尾を抜けて行きます。私が群馬から戻って来たときに確認したのですが、秋の紅葉シーズンの平日でしたが、乗用車や観光バスの相当が金精を抜けて行きます。渋滞が続くと、観光バス関係やマイカーの人はこちらに戻らないですから、マイナスの影響が出ているなと感じました。

参加者4 以前、旧日光庁舎の跡地利用で利用計画の検討委員会をつくった経緯がありますが、行政センターが御幸町に移転しましたので、庁舎の跡地利用をどうするのか、それとも耐震性がないので壊してしまうのかどうか伺いたいです。

副市長 旧庁舎につきましては、もちろん保存をしていくということで方針は決定しております。ただし、今、屋根と外壁が老朽化し、駐車場前のスペースにある車庫と図書館の建物のお化粧直しと、前庭整備というものをやらせていただくという計画をしています。あの建物は国の無形登録文化財であり、また、大々的に改修するとなると建築基準法上の規制が相当かかりますので、大々的に改修するのは非常に難しいと思います。加えてそこには土砂災害警戒区域もありますし、耐震措置もしていませんので、不特定多数の人が使うような利用の仕方というのは、非常に厳しいというのが現状です。現状などを十分に確認した上で、安全が確認できるときだけ、例えば部分的に利用するとか、一時利用するということが、今のところ考える利用方法ではないかと思っていますので、そちらについては、今後検討する

余地はあるのかなと考えています。前庭は間違いなく整備させていただくように考えていますので、できればまち歩きの活用ですとか、休憩場所やマルシェ的なものの活用も可能かと、そのようなイメージで整備をしようと考えております。

市長 皆さん、どうもありがとうございました。色々ご意見をいただきまして、心より感謝を申し上げます。皆さまのお話を伺っていますと5月の連休とか夏休み期間、お盆の時期や紅葉の時期と、多くのお客様が1年間を通してお出でいただいているというのは、やはり世界の観光地日光なのだなと思う部分もあります。

ただ、あまりにも過度の渋滞は、市民生活にも影響を及ぼしますから、極力最小限にしなければならないと思います。渋滞が、全部解消されてしまっても、観光客がなかなか来なくなってしまったという話になるかもしれません。車で来ているお客様が、なるべく電車やバスの公共交通を使っていただけるように、もしかすると若者にSNSで訴えろとか、そういうことも効果があるのかなというふうにも思っ

て伺っておりました。

市としてできることは、皆さまとご相談しながら着実にやってまいりたいと思いますので、今後ともよろしく願い申し上げます。本日は、長時間にわたりまして、誠にありがとうございました。