

日時 平成 29 年 2 月 7 日（火） 午後 3 時～午後 5 時

場所 鎌倉市役所 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第 27 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、今回配布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）

(2) 第 26 回専門部会の主な意見

【部会長】1 ページと 2 ページについて説明があったが、意見があれば伺いたい。

【A 委員】2 ページの 3 番目のかぎ括弧の歩行者尊重道路についての記述だが、一番上のところで「観光の視点で見ると」とあり、①、②、③と分けてあるが、①と②は同じことについてなので 2 点になる。後ろで整理して頂いた資料では 2 箇所になっているので、訂正して頂きたい。

【事務局】「北鎌倉駅の周辺の道路」ではなくて、「鎌倉駅の周辺の道路の北側」が北鎌倉道路という意味合いでよいか。

【A 委員】それが②のことである。

【事務局】大変失礼した。「北鎌倉側の道路」という認識であり、勘違いしていた。

【A 委員】7 ページではそれが⑧・⑨となっている。

【部会長】ここは修正箇所ということで承知した。他は如何か。よろしければ3ページ以降、歩行者尊重道路についての説明をお願いします。

(3) -1 歩行者尊重道路について（本日の論点）

【部会長】具体的な内容に入る前に「今日やることはこういうことである」という確認が3ページであるが如何か。特になければ4ページ以降の説明をお願いします。

(3) -2 歩行者尊重道路について（言葉の定義）

【部会長】議論が効率的にできるように、最初に歩行者尊重道路の定義と「歩行者尊重道路になるとこういう対策をしていく」ということを説明して頂いた。ここままで意見等は如何か。

【B委員】5ページだが、下段に今小路の社会実験のことが書かれている。走行速度が低いところは2から3割減ったが、その原因が「カラーコーンを設置し、歩行空間を広げたこと」とある。これは確かだと思うのだが、歩行空間を広げた分だけ車道が狭まったという解釈で良いか。

【事務局】この社会実験の概要だが、御成中学校入口交差点から六地藏交差点の区間では、朝の一方通行の時間を活用してカラーコーンを内側に置いた。そうしたことで車道の幅が狭まり、結果的には車のスピードが抑えられた、というものである。

【C委員】確認だが、5ページの歩行者尊重道路の選定基準の「5メートル」という設定の中で、抜け道のように多くの車両が通る道と、あまり通らない道がある。通るからこそ歩行者尊重の必要性が出てくるのだろうが、交通量を考慮するのか教えて頂きたい。

【事務局】今日の三つ目の議論でも出てくるが、交通量は歩行者尊重道路の選定要素の一つとして考えている。当然、歩行者尊重道路については「一定の交通量がある」という認識を前提に議論をしていこうと思っている。

【部会長】その他は如何か。それでは、資料の定義を念頭に置きながら進めさせて頂くということで次の議論に進みたい。

(3) -3 歩行者尊重道路について（事業までの道筋）

【部会長】質問や意見は如何か。

【B委員】2点ある。1点目は歩行者尊重道路のPR展開の中に沿道住民、もしくは沿道自治会への説明会等を行う予定が含まれるかどうか。もう1点は、「請願道路」が議会で全会一致で可決されて、歩行者尊重道路に組み込まれた。「社会実験の実施」とか「本格実施」と書かれているが、本格実施に先駆けて2回目の説明はするのか。

【事務局】沿道への説明会は、想定されるPR活動ということで、もちろん市が緊急性を必要とするとかそういったことがあれば、こちらから出向くのは当然あり得ると考えている。それから2点目だが、これは本格実施に至らないまでも「交通計画検討委員会ではこういった形で歩行者尊重道路について検討しており、こういったことをやっている」という報告をまず行うことが考えられる。当然、社会実験に関しても議会報告を行っているので、逐一報告していくことになると思う。

【C委員】基本的なところだが、6ページで、沿道自治会から検討委員会・専門部会というところに「要望」とある。確かにこの会は条例で定められていて交通計画の策定推進に関して調査検討を行うのだが、決めるのは最終的に市ではないか。今の説明にもあったが、検討委員会で合議していると「市はどう考えるか」というステージは必ずある。「要望」の矢印が検討委員会の方を向いているが、判断決定は市がするというので良いか。それが1点である。それと、沿道自治体の役割で具体的に何を行政は期待しているのか教えて欲しい。基本的に安全を守るのは行政の役目なので、住民の方にどのような役割を担わせようとしているのか。これは世の中で初めてやっていることでなく、各地でやられていることだと思う。定番の手法があると思うので、その辺りを示して頂きながら説明を頂けるとありがたい。

【事務局】1点目の、市として判断決定することはその通りである。「要望」という形で左に矢印が出ているが、これについては新たな開発であるとか、車が増えたなどに状況の変化等に関して考えている。歩行者尊重道路を今回決めるので意見を頂くが、それが全てではなく、新たな要素もあるだろうということで矢印を引かせて頂いた。その上で専門部会、検討委員会でこれから歩行者尊重道路というのが提案され、行政としてそれを確定して、歩行者尊重道路にするという流れである。もう1点目の沿道自治体の役割だが、社会実験もそうだが、「地元の合意形成」という部分ではどうしても地元の協力が必要になる部分があるので、そういった役割を考えている。

【C委員】地元の要望を受けて、検討委員会で検討して、市で決める、という流れか。もう一つは、規制なり誘導なりをかけて、地元に影響があるところは理解して頂く、ということ

で理解した。

【A 委員】6 ページの一番始めに出てくる「歩行者尊重道路のPR 展開」は非常に大事なことだと思う。大事なことだと思うのでお聞きするが、黄色い枠の中にある「カーナビへハンブ設置箇所情報の提供をお願いします」というのは、現実的にできるのか。せっかく良いことなので、これはできる、ということで載せられたのか。

【事務局】まだ「できる」「できない」というところで確認は取れてないのだが、例えばカーナビの中でも駐車場案内等しているのも、もしこういうことがカーナビの中でアナウンスでき、例えば「ここは歩行者尊重道路なので通らないでほしい」というアピールができるのなら非常に有効的だと感じたために盛り込んだ。

【A 委員】周知するのは相当有効な手段だと思うのでできれば良いが、書いて実際できなかつたら困る。前提に「鎌倉の道路は通りにくい。中々大変なところである」ということがあるので、本当にできる内容を記載して頂けると良い。

【C 委員】思いを込めて書くのは結構だが、専門の方が書かれると「そういうのもあるのか」と思ってしまう。そうでないものは訂正して書いて頂きたい。そのままスルーしてしまったら約束するような形になってしまう。

【D 委員】ハンブについてだが、歩行空間と車道が完全にセパレートされていればハンブは置いて良いと思う。しかし、セパレートされているところとカラー舗装されているところがあり、カラー舗装されているところにハンブをつけたら、人がそちらに出て歩く可能性がある。ハンブがつくと高齢者はそこにつまずく。つまずいてデコボコのところに頭を打ったら大怪我ををすると思う。そういうことを考えないとハンブというのはいけない。ハンブをつけるのなら必ず歩行空間がセパレートされているところでないと危ないと思う。両サイドに歩行空間をつけられる場所でないと、今小路通りのように片側を歩いていると困る。歩道があるが、車より歩いている人にデコボコの支障が起こる。だから、そういうところは少し場所を選んでハンブをつけないと危ないと思う。

【部会長】今の話は私から説明させて頂きたい。ここに書いてあるハンブは、少し手前味噌なのだが、私が開発したものである。西暦 2000 年、開発に 1 年かけたもので、1999 年に今小路で実験をやった時に、出来合のゴムのハンブを借りてきて置いたのだが、まさに人がつまずくような形をしていて、「これはいけない」と思い、開発した。結果的に今の物は非常になだらかな形で、もう 10 何年色々なところで使用しているが、人がつまずくようなものではない。去年の 4 月に国で「これが日本のハンブだ」という形を決めて頂いたのだが、まさにそれに採用されて「問題なし」ということになっている。ただ、一度も見たことのない

人からすると「得体の知れない物が道路の上に置いてあって危ない」と必ずなるので、ここに書いてあるように市役所の敷地等に置いて皆さんで歩いて頂くのは非常に有効だと思う。実はそのハンプというのは、アスファルトで作れば良いのだが、中々なだらかに作るのが難しいので、工場で作られており、1メートル四方のパーツに分かれている。道幅に応じて並べて設置できるのだが、国の各地方整備局が持っているので、自治体から要望すると無料で貸してくれて、実験をさせてもらえる。ただし、公道での実験では貸してくれると思うのだが、市役所の実験では貸してくれないと思う。私も同じものを持っているので私がお貸しする。

【E 委員】今の先生の話では、ハンプというのはなめらかに徐々に上がって徐々に下がる、という。それは歩道につけるのが役に立つのか、車道に置くのが役に立つのか。

【部会長】歩道にはあまりつけない。要するに車が走る場所である。歩道と車道が分かれていない時には両方に掛かってくることもある。

【E 委員】例えば年寄りが杖をついていても、滑らかになっていて引っ掛かることはないということだろうか。

【部会長】道路の基準というのがあって、縦断勾配を5パーセント以下にしなくてはいけないのだが、それを満たしているし、各地の歩道のないところにも設置されている。

【E 委員】ずれたりしないのか。

【部会長】もちろん固定してある。

【E 委員】市役所は広いので、まずは市役所の中の横断歩道のところなどに置いてみて欲しい。

【部会長】市役所内で置ける場所は多くありそうなので、皆さんに体験して頂きたい。

【E 委員】鎌倉は原則的にどこも道幅が狭いので、歩行者尊重道路のどこに置くのかを選定するのは課題である。

【部会長】選定の話はこれから出てくる。

【E 委員】何度も同じような文章を載せているが、いつ実行する予定になっているのか。

【事務局】今は具体的に地区を明らかにしている段階であり、具体的な整備についてはそれ以降の段階になると思う。

【E 委員】もう1点、宣伝PRの内容に重なるのだが、優先道路、例えば「ここは優先道路、

ここは「尊重道路」という看板を出したかったと言うものの、具体的にはなっていない。5 ページに看板があるが、これだと急いでいる人は見ないのではないか。横断幕等だったら見るが、端に置いてあったらそのまま通ってしまうという感じがする。表示の仕方も検討しては如何か。

【D 委員】看板については F 委員も「『歩行者尊重道路だ』という看板を設置すべき」ということを言っていた。

【E 委員】今小路通りの時に言っていた。

【D 委員】あれはなぜダメになってしまったのか。

【E 委員】例えば大仏の方に行く道路等、はみ出しては優先道路でも何でも無いと思う。それから北鎌倉の線路に向かって通るところは、学生がはみ出して車道を歩いている。カラー舗装はできているが、交通量が多いから、どうしても道が狭いところははみ出して、バスが通っているところも人が歩いている。私はああいうところで看板を見たことがない。あそこにもあるのだろうか。北鎌倉のカラー舗装のところ等である。

【D 委員】北鎌女学院がある通りである。

【F 委員】結局、市道と県道で違うのでそこに問題があると思う。市道は看板を掛けておいても今はそれほど問題ではない。問題は、大仏前や北鎌倉で、そちらの方が余程大変である。

【部会長】先程の 4 ページの説明だと、今回は県道については対象にならないのか。

【事務局】基本的にはそうである。県道に何か置くとか道路を広げるというのが今の短い期間だと難しいので、それは車の量を減らしていくことで歩行者の利便性を担保する以外に今は対策として打てないと思う。

【D 委員】結局ハンプをつけるというのは車のスピード抑制が目的なので、それなら 30km/h 制限とか堂々と看板を作れるのではないか。歩行者を尊重するのだったらそういうことも一つある。

【部会長】速度制限は警察がやるのだが、少しヒントになりそうなのが「ゾーン 30」である。警視庁はゾーン 30 の標識の下に絵を描いた。人が立ち止まりそうな絵で、その絵を見るとゾーン 30 だと分かる。歩行者尊重道路の絵などを皆さんに考えて頂いて入口に描く、という手もあるかもしれない。確かに字が書いてあっても中々読まない。

【G 委員】今まで色々な意見を頂いた上でだが、6 ページの図のところの沿道自治体、市民の方々がこのプロセスの中でどのように関わっていくのかということは、もう少し明確にし

の方が良いのではないかと思います。決定するのは行政権を持っている行政の方々、という意見は正しいと思うが、具体的に言うと「マップの作成」とあり、これはどういうマップを作成するのか。例えば「事故が多発している」というマップを作って配る、ということであれば、これは市民が関わっている確率が0パーセントである。市民が関わっていないものが作成される。恐らく後に出てくると思うのだが、ヒヤリハットだとすると、ヒヤリハットというのは警察は中々把握できていないので、市民に聞くしかない。例えば、これは結構面倒なことになるが、全国で事例があるものとして、小学生の朝の会に乗り込んで行って、学校の先生が大変かもしれないが、5分ぐらいでできるアンケートをやる。「今まであなたが生きてきて実際に事故に遭いそうになったところを教えてくれ」とやると、今までは分からなかったものが数多く出てくる。そういったことは作成の段階で市民が関わってくる、子どもたちが関わってくるということになるし、そういうマップを作成して公表する手段にしても、市のホームページにPDFファイルをただ置くだけなのか、もしくは各自治会の中に入り込んで「子どもたちが危ないといった指摘があった箇所をまとめてきたのだが、あなた方はどの辺りを強く感じるか」ということまで巻き込ませる。そういった、「市民の方々に歩行者尊重道路の計画の中でどこまで関わってもらうように戦略を練るのか」というのは、かなり明確にした方が良い。ハンブの話もすごく重要なのだが、道路づくりをどのような形にするのか、そしてその規制をどうするか。一方通行なのか、ゾーン30にするのか。それと市民がすごく離れている印象がある。例えば、久保田先生が発言された、ゾーン30の下の啓発の絵は、商店街か何かでコンペを実施して、市民がどういった絵を描きたいのか応募して、それを投票で決めて「鎌倉のシンボルマーク」ということになれば、すごく「まちのもの感」が出ると思う。私は鎌倉に住んだことがないので、それが鎌倉に合っているかどうかについては分からないのだが、もう少し市民を巻き込むことが重要ではないかと思う。なぜかという、歩行者尊重道路を利用するほとんどの人は市民だからである。その人たちの行動を変えるためには、その人たちが歩行者尊重道路の計画に何らかの形で関わってもらうことが効果的だと思う。多分今すぐ「こうだ」と示すのは難しいかと思うが、0パーセントのまま行くのは良くないと思う。

【部会長】 それについては検討頂くということで他は如何か。カーナビの話が出たが、これは国でガイドラインを作って警察庁と国土交通省で普及させようとしているところなので、鎌倉だけの話ではなくて国全体としてそういうことができないのか、ということを私から国に打診したいと思う。すごく良いアイデアだと思う。ハンブが300メートル先にあるとなるとそれだけでスピードを落とすと思うのでそれは名案だと思う。

(3) -4 歩行者尊重道路について（整備方針（案）と優先整備路線の評価基準（案））

【部会長】 説明の内容について、意見は如何か。

【C 委員】7 ページの海岸橋から、滑川に抜ける道から海浜公園前に抜けているところがあるが、これは対象になるような道路なのか。市道の中では非常に新しい道路で、由比ガ浜・関谷線の範囲にあたると思うのだが、何か訳があるのか。

【事務局】T 字路になっているところだと思うが、そこは今回「見直しをした方が良いのではないか」ということで、平成 8 年の時に指定はされているのだが、車道もしっかりしているところなので、外しても良いのかどうかということで議論を行いたい。

【C 委員】手法が大体決まっていて、地元が賛成してくれるのであればどんどん進めていくようなことだと思う。市に確認したいのだが、「これは優先順位が高くないとやらない」とかそういうことではなくて、端から全部やっていくということで問題のない話だと思うのだが、この仕事を進めていく上で、来年度は予算をどの位で組んでいるのか。

【事務局】具体的な予算についてはまだ詰めていない。ただ、こういった順位立てができれば、整備を進めたいという話はしている。

【C 委員】すぐ動ける、実働のための予算はないと理解して良いのだろうか。この、歩行者尊重道路の整備のための予算というのはないということか。

【事務局】予算は今はない。

【B 委員】同じような話かもしれないが、私は請願道路の課題を何とか解決したい。やろうと思うなら、せっきく請願道路は議会の全会一致で可決したぐらいだから、やりやすいのではないか、予算が取りやすいのではないか、ということで、評価点数が今は 2 点であるが、4 点でも 5 点でもやって、やりやすいところから手をつけたらどうかと思う。

【部会長】重み付けをどう考えるかという話である。「地元の要望あり」という 2 点がついているが、「請願ありはもう少し優先度を高くできるのでは」という意見である。

【D 委員】請願する場合には地元の 100 パーセントが請願しているのではないか。

【事務局】今回の請願について、陳情というのは議員を介さないでも可能だが、請願については議員を通さないといけない。今回は一人の方が発意しており、地元の 100 パーセントということではなくて、極楽寺を含めて 6 箇所についての内容である。地元の 100 パーセントが同意しているというものではない。

【D 委員】要するに議会で承認されたが、もう少し流動的になったというか、ハードルが低くなったということか。

【事務局】100 パーセントの同意ではない、ということをお伝えしたい。

【部会長】議会で満場一致であったのか。

【事務局】その通りである。これは総務常任委員会という委員会に付託され、委員の方は7名いて、そこで採決した。

【部会長】議員さんのそれぞれの地元の中で調整をされたのか。

【事務局】そういう訳ではない。委員会が違うのだが3名の方が出て、「年々観光客が増えているし、これからも増えると思うので、危ないので何とかしないとイケない」ということである。日ごろからスクールゾーンの対策や安全対策を行っているのだが、それをもっと進めた方が良いということである。具体的には6箇所、全市的に行って欲しいというニュアンスである。

【F委員】今小路通りで社会実験をやって、それなりに効果があった。この9箇所を見ていて、やはり地元の自治会が3つ、比較的まとまりのない自治会が多いところで、まとまりがあるようなところは小町大路である。実は小町大路は最近、若宮大路が本線になったせいで右折が待たされることから、二の鳥居交差点から右折して抜ける車がある。確かにあそこはそれほど人が歩いている訳ではないが、車のスピードが結構出る。私も暇だから良く歩いているのが、歩いてみるとやはり一番小町大路が課題であると思う。浄妙寺の方に行くタクシーはみんな二の鳥居交差点を曲がって大路を通っている。逆に戻ってくる時も若宮大路に出るためには右折しないとイケない。それを直進して会館の前を右に曲がるルートを利用しているから、道路が空いているとスピードを出してしまうし、歩くのは一番きつい道路かなと思う。そういうところで少しやってみると良い。今小路は、日曜日にそこで右折しても、六地藏まで車が動かないので、はっきり言って歩行者優先になってしまう。運転している人は比較的分かっているという感じがする。そういう実体験からしても、全部を一気にやるのは難しいにしても、例えば小町大路を対象に何ができるのか、ということをやらないと、一つ一つ書いてあるのは総論としては分かるのだが、それぞれの道路の事情は違うので、各論でやらないとイケない。例えば「小町大路はどうするのか」とか、各論でやれば地域の人と話ができるし、そうしないと進まないのではないかと。やるとなればやはり行政側でどうするとうか、色々話を聞くのが良いのだが、「地域をこうしたいのだがどうだろうか」ということで沿線の人を集めて「こんなやり方がある。あんなやり方がある」というのを進めてしまった方がスムーズに進むのではと思う。この専門部会で一生懸命答案を書くよりも、課題がここにあるのは分かった。課題を解決するのにいくつか手法があるのも分かった。だから、「こういう手法でやりたいと思うがどうだろうか」と投げ掛けてしまって、地域で「こうしよう」「ああしよう」と議論する方が良い。例えば、今の小町大路だとタクシー業者に聞いた方が良い。みんな詰まっているから、それで交通量が増えているというのも事実なので、

やり方としてその方が良いという感じはする。

【部会長】少し具体的な戦略を立てた方が良い、ということである。

【F委員】それからもう1点、11ページの真ん中に「自動車の平均走行速度」とあるのだが、要するに先程30km/hという話があったが、今は大塔宮の道路は30km/hか20km/hだったか。

【事務局】確か休日の一方通行規制は解除してしまった。速度は分からない。

【F委員】そういうところがあるのなら、できるかできないかではなくて最大で20km/hということにしてしまえば良いのでは、という話を今小路でやった。

【E委員】狭い道で住宅の中は10km/hとかがある。

【事務局】それは多分誰かが看板を立てたのではないか。実際はそのような規制はない。

【E委員】若宮大路で段葛があって両脇にあるが、それで東大寺の方の小町通りなのだが、大昔の地図を見るとあっちが表玄関だった。人力車が走っているところである。

【F委員】800年前の話。辻説法通りか。

【E委員】今は両面通行である。電信柱も立ってるし、歩行者も道なき道を歩いている。あそこの交通量は確かに増えていると思う。

【F委員】若宮大路が渋滞すると、通行せざるを得ない。

【E委員】タクシーに乗るとあちら側を通る。

【F委員】その方がタクシーは効率が良い。タクシーは時間でメーターが上がるので、それでも良いかもしれない。小町大路がやはり一番この中では車のスピードが速い。観光で向こうの方を歩かせても良い。

【A委員】そのようなルートも考えられる。

【G委員】単純な話なのだが、速度の話が出たので「平均走行速度」というのはどういう定義なのか教えて頂きたい。

【事務局】今ここに書いたのは調査で測って平均を取った速度である。

【G委員】速度というのは色々な概念があるが、区間平均速度とは例えば対象としている歩行者尊重道路の入り口と出口で距離があって、測った時間から速度を割り出すと、これは30km/h以上というのは相当な猛スピードを出しているということになる。瞬間の断面という

意味で了解した。この平均走行速度というのをどういう条件で採るべきなのか。恐らく、スピードの出やすいところで採らないといけないと思う。スピードガンで測ったりするイメージだと思うのだが、少し定義が不明瞭なので明確にした方が良いということと、11ページのところで④の速度データがない場合もあり、これは幅員や交差点の密度で割り出そうという話だと思うのだが、私は研究者なので、これは学術的に本当に2点・1点、2点・1点で対応しているのか、かなり疑問がある。何かの拍子にこの資料の考え方が外に出ると少しまずい気がする。密度で測るのではなくて、簡単なのでスピードガンで測った方が良いと思う。今のものはすぐに測れる。それなりに性能の高いものが数万円で購入できるので、実際に測って欲しい。「実際の速度を測る」というスタンスでやらないと、やはりデータの誤差が出る気がする。

【B 委員】この評価データの調査の中で、只今話が出た平均走行速度であるが、これは色々な施策をやって、歩行者尊重道路で色々な手立てをやって、それを「やる前」と「やった後」の検証が必要だと思うのだが、そういうことは必ず速度の問題が出てくると思う。どのような計画をお持ちなのかなと思うが、やはりヒヤリハットも、施策をやる前とやってからとではどれだけ変わったのか、というような効果を検証する上で大切なことではないかと思う。

【G 委員】今の委員の指摘は大変重要だと思う。それと先程言い忘れてしまったのだが、基本的には評価する分には平均走行速度ではない方が良い。速い車と遅い車がいるので、分布をしっかりと見て欲しい。大体、実勢速度 85 パーセントなので、15 パーセントぐらいは速い車だと思う。中央値からだと 50 パーセントだが、上から数えて 15 パーセントが速い。そういうもので見るとか、後は 30km/h を超えてくる車の割合とか、20km/h を超えている車の割合とかが考えられる。多分、平均走行速度よりもそちらの方が実際にどれが危ないスピードなのか、と判定することができると思う。

【B 委員】やや外れるのだが、7 ページに北鎌倉駅前道路について出ている。これを読むと少し踏み込みすぎではないかという表現がある。要するに歩行者の安全性を向上するのに鎌倉市が主体的に取り組むというような条件という風に読み取れた。この道路は県道であるから、歩行者尊重道路の対象から外れるので、あまり踏み込んでいる表現はいらぬのではないか。むしろ、道路管理者が県だから、「県と協議して取り組んでいく」というぐらいに軽く流すのがどうか、と思った。

【事務局】冒頭に A 委員さんも発言されていて、意図としては「北鎌倉道路ではない」という路線もあったので、書き方を変えて対応したいと思う。

【A 委員】10 ページの基本的考え方のところなのだが、外部要因の部分と、それから優先道路の評価基準の案と、それで優先道路を設定しよう、ということであるが、読んでいくと結

局何を先にやるのかがあまり見えてこない。実は①と②の外部要因というのは、これはこれがあった場合に出せるが、これがこの通りないと仮定して、優先道路の評価基準案で行くのであれば、何となくこの評価基準で一本化されて良い。①、②は、例えば「評価基準で優先度が低かったが、①があるからやろうか」という風に理解したのだがそのバランスが分からない。それと評価基準のところの考え方で、色々混ざっている点数の付け方である。上の「事故防止」と「事故対策」はある程度数字で表されている評価であるが、下の「実施熟度」や「上位計画との整合」というのは、少し判断が違うものだと思う。確かに「安全性を確保する」という面からすると熟度は必要なのだが、事故対策と事故防止のこの視点というのは優先評価基準の中でも本来は上位にあるのではないか。地元が例えば「危ないからやろう」という、こういう説明をしないといけない。今2点聞いたのは、前段の部分で、外部要因は「それがあったからどうか」ということでなく、むしろ「優先道路の評価基準(案)」で順番を決めていく。それも上段二つの事項を評価値にしていくという方が説明しやすいし理解しやすいのではないか。

【部会長】2点あった。まずは外部要因との関係だが、如何か。

【事務局】行政が行う方法として、例えば開発許可がもらえて、その中で事業者の協力を得てこういった歩行者の安全対策ということをテーマにあげて、それでその中で設置をしていこう、という案もある。まあ、ケースとしてはそれほど多くはないが、そうした場合に、関連事業の整理の中でやっていこうという意味で、たまたま優先度が高いところが先に整理ができるというような意味合いでこちらは良い。そして②の方は、今と状況が急に変わってしまった場合に、例えば交通量が多くなってしまった場合にすぐ対応できるように、そういった要素があれば手っ取り早くできるということで入れた、という背景がある。確かに純粋に優先順位で決めるのではなく、そういった部分もあるのかもしれない。

【A委員】行政としてそれは分かるのだが、やはり評価基準があって、結果的に①、②ができた時に具体的にできるのか。③がつくのか。本来、予算はある程度少なくとも確保して、評価基準に則って優先順位はこうだろう、というのが大事なことである。①、②は付属の部分というか、たまたまそういう外的要因があったから、「では評価基準ではこうだけでも、それでやろうか」という。そのようなものだという意識である。

【事務局】今のA委員の意見は、改めて見直すと確かにそうかというところがある。今回、これを検討するにあたって、実施するときの行政コストにどうしても頭が行ってしまった。例えば①の「当該道路に係る関連事業の有無」というところなのだが、例えば優先順位が高いところがあったのだが、道路サイドの方で舗装打ち替え工事をやってしまった。やってしまった後に例えばハンプの設置をするだとか、狭窄部を作らないといけないということにな

ると、コストを掛けた後にまた道路を改良してしまうような二重投資になってしまう。それは避けないといけないので、そういったことがあれば外的要因として押さえておかなければいけないだろう、と考えた。もう一つ、「沿道開発等による交通量変化の有無」ということで、先程も課長から説明差し上げたのだが、開発の条件に「地元対策」ということで、渋滞の生活道路対策というのを条件につける場合があるので、そういった場合には行政が予算を掛けずに開発の中でそういった対応をして頂くということも想定される。そういったところから実施時期の整合を図るということで今回はこういう見せ方をしたのだが、確かに評価基準や優先路線の設定というところの、後にこういった情報を加味する、という書き方の方が正しいのではとも考えるので、改めて意見を踏まえて検討していきたいと思う。

【A 委員】意見は正しいと思う。この①の部分は必ずあると思う。例えば間近に入っているライフラインをいつまでにやるとか。これは必ず計画立ててやる訳だから、そうすると①というのは事前にある程度把握することができるはずである。ただ、今は把握しない中でこういう「予算がきたらどうか」ということなので、逆に言うと①は本来、積極的に把握して出すべきものでもある。つまり優先道路の評価基準だから、その案を出して「外的要因は実はその付属品だ」と考えられる。外的要因の中で前もって分かる、例えば5年ぐらい前に「やる」と分かれば、逆に優先道路の評価基準を勘案しながらそこで判断決定するなど、判断基準はまた別にあるものと思っている。

【部会長】確かにこれだけ見ると「必要性が何にもないのだが外的要因があるとやる」とも見えてしまうので、そのようにならないように表現を工夫する。必然性がある、というのが大前提である。これはそういう修正をお願いしたい。2点目はどうか。地元の要望と事故が並列というか同じ二点なのだが、私どもが前にも紹介したアメリカの話で、今、私の研究室の若手の先生が研究をしているのだが、アメリカの場合はむしろ「要望がありき」で、要望が上がってきた5件のうちのどこを最初にやるか、という視点で点数をつけるので、「要望」という点数はもうない。要望がないとそもそもやらない。要望があった時にどちらをやるか、ということで使う。鎌倉の場合はどうか。何もしないと要望が出ないのか、要望が多くきて困る時にこれを使うのか。これの使い道の話からまた聞いていきたい。市役所の方で優先順位を決めるための話なのか。そうすると要望を点数に入れる。これは先程のPRの話にもつながってくる。市民の役割の話にもつながってくると思う。「自分のところを安全にしたい」という声を出すために利用する。そういう仕組みにするのか、そうではないのか。これは大きな梓組の話だと思う。

【事務局】現状としてはこちらから要望していくというケースが多いと思う。ただ、請願でこういった意見も出されているので、「このような状況なのだがどうか」ということを明確にすれば、当然、行政からもそのようなリアクション等があるかと思う。ただ、先生が発言

された通り「行政の仕事ではないか」という部分もあるので、そこも十分注意しなければと思う。

【部会長】 どうしたら良いのか。

【事務局】 基本的にはやはり地元の説明して、「地元の熟度」というのも大事な要素ではあるので、そこは事務局としてはあった方が良くと思う。

【部会長】 如何か。

【A委員】 今はこの部分だけで聞かせてもらっているが、これは「交通計画」という大きい計画の中の歩行者尊重道路の話なので、全体と部分をどう位置付けていくか、というところも併せてクリアしていければ良いと思っている。この辺りに特化すると「どちらか」という選択になるのだが、それは先生が言われたように皆さんお願いが多いところをやる、それが一番分かりやすい。お願いが多いのだが、事故の方はどうするかというと、それは第二弾に振り分けるのかというような話である。ただ、先程G委員が言われたように市民の役割をどこまで出せるのかというのは、この交通計画の策定の中でどこまで謳い込めるのかということだと思う。計画の実施の段階での話になってくると、その辺りは市が計画の中にどのように位置付けているかということになる。

【部会長】 中々本質的な話である。

【C委員】 歩行者尊重道路の整備について、「危なくて仕方がないので何とかしてほしい」など、要望はたくさんあるのか。

【事務局】 生活道路において「ここが危ないので対策をしてほしい」というのは、スクールゾーンの対策もあるが、そちらでは毎年要望を伺っていると聞いている。

【C委員】 もう少しニーズを掘り下げて頂かないと、こうやって計画を作っている意味がない。社会問題になっているので何とかしなければならない。流入量の話もそうなのだが、「歩行者を優先していこう」という話をしているのであれば、「こんなニーズがあるから何とかしよう」という、そういうスタンスでないと何を話したら良いのかとなると思う。同じようなことがその外部要因の①と②なのだが、例えば開発を許可するのも市であると思う。その時に、官じゃなくて民がやってくれるからその方が手っ取り早いかな、と言っている時に、民に負担させる時の開発の技術基準や適合基準、そういうところの整合は話ぐらいしてあるのかななどである。ある意味「民間に負担させれば良い」という考え方はおかしい。この分野に関しては担当が他にあるにしても、全体を掘り起こして頂きたいと思う。私は評価基準については「なるほど、こういう考え方もあって、整合性を高めるには色々方法がある」と思うのだが、歩行者の安全を図るというのは、どこでもニーズがあったところを進めてい

くべき話だと思う。だから事故件数や稲垣先生の発言されたヒヤリハットの回数は学校に乗り込んで、地域に入って聞いてくれという、そういうニーズがあるところで、それによって1番2番を決めていくのが良いのかなと思う。この評価基準の整合性で議論していても、市民は喜ばないと思う。

【F 委員】今小路でやっている時に、御成小学校の子どもたちにヒヤリハット箇所を作ってもらった。それで多目的ホールでみんなで発表会をやった。そのようなことはどんどんやった方がよい。やはり、年寄り子どもが一番危ない。他のところは知らないと言っては言いすぎだが、自己責任でやってくれ、ということになる。やり方は色々ある。先程の話でも、役所の中で、市民安全課にも話を聞くべきである。今は都市計画道路の見直しをやっている訳である。この前「どこかぶつかる場所あるかな」と思って見ていたら、たまたま引掛かるところがこの中にはないのだが、その辺りの整合性も見なくてはいけない。鎌倉は何十年と都市計画道路を決めてしまってから全然動いていない。「もう消そう」と言って消す訳である。そういう動きなどはある程度、交通という視点で取りまとめておいてもらわないといけない。今日はここに特化して議論を進めているが、やはり全市的な情報を集めて、「その中でどうするのか」ということをやった方がよい。それからもう1点は、先程、国県道については対象外という話であったが、ここで決めて市がやる訳ではないかもしれないが、課題としてきちんと把握して、「ここは県道でやってほしい」とか、国にもそうやってほしいと言わないと、北鎌倉や、それから長谷観音の前というのは一番人が溜まる場所なので危険性は高い。前にここで議論したことも、県道国道と絡む話をしていたのだから、「あそこは市ではないから全く知らない」ではなくて、情報としてきちんと提示をしながら、市はどうしたら良いか、県は、国はどうこうしたら良いのかというところをやっておいてもらった方がよい。議論が少し特化しすぎて議論の対象が狭くなってきている気がする。それと、12ページの一番下の右の交通量を確認してほしい。今小路が4124台で、それから佐助一丁目から鎌倉女子学院前まで4124台。これはどこで測ったのか。六地藏のところで測ったのか。佐助一丁目から抜ける道は同じ入り口で六地藏まで行く訳である。だから六地藏のところで測ればデータの的に皆同じである。

【事務局】場所は今小路通り一丁目に面して測った。

【F 委員】今小路通りに面して測っても今小路通りは出てしまうし、要は六地藏から斜めに入ってくる鎌倉前の道のことを言っているのではないか。全く同じ数というのが疑問である。

【事務局】御成小学校の前のところは測っていないので、データを見直したい。

【部会長】そろそろまとめに入りたいのだが、最初にあったように3月に検討委員会があり、それまで専門部会は開かれないので、今日までの成果を検討委員会に報告するというように

なるが、こういった形で報告するかについて、4 ページぐらいから見て頂きたい。4 ページのここは国県道についてもきちんと考える、ということとしたい。それから 5 ページは大体良い。6 ページで市民の役割がもう少し明記されなければいけないのではないか、という意見だったので、そこはしっかりと記載する。それから 7 ページについては先程の北鎌倉の関係を少し修正する。8 ページについては良い。9 ページは案ということである。問題は 10 ページ以降の優先順位の決め方で、ここは本日色々意見があったところなので、ここはまだ考え中であるとして、「例えば、こういうことを考えている」というぐらいの報告に留めた方が良いのではないかと思う。恐らくこれが本当になると道路課は毎年ある一定の予算を確保し続けて頂かないといけなくなる提案なので、そういう覚悟をした上で責任を持って提案したいと思う。もう少し熟慮して定まらないといけないと思うので、「今はこういうことを考えている」という報告に留めたいと思う。

【G 委員】一つ質問したい。5 ページ目の上の①のところなのだが、「基本的には、自動車の幹線機能を担う国県道等以外の道路(生活道路)」と書いてあるのだが、どうにもこれに少し違和感がある。「幹線機能を担う道路」をすなわち生活道路と表現されている、と見て良いか。

【事務局】「基本的には、自動車の幹線機能を担う国県道等、以外の道路(生活道路)」という意味である。

【G 委員】理解した。少し表現を直して頂ければと思う。

【部会長】できればハンプの写真を載せたり、国の基準を紹介したりして「昔とは違う」ということをアピールしたい。

【F 委員】国の基準通りのハンプはどこかにあるのか。

【部会長】国の基準通りに作ったハンプというのは、まだ沖縄県くらいかと思う。そういうことで 3 月の検討委員会に提出したいと思う。そろそろ時間になったが、その他事務局からあるか。

【事務局】今後の開催予定について説明する。次回、専門部会の開催については本日の資料にもある通り、4 月以降を予定している。検討委員会は 3 月に開催するので、開催予定に関しては詳細が決定次第ご連絡させて頂く。なお、本日の議事録については後日メール等で送って頂いて、修正が必要な箇所等あれば修正する。

【部会長】委員の皆さんから他に意見はあるか。

【F 委員】検討委員会は 3 月の上旬・中旬・下旬等の目処はあるか。議会が終わった後か。

【事務局】まだ詰めている段階で不明確だが、案としては中旬であるが、できれば上旬の開催で調整したい。決まり次第、大至急連絡する。

【E 委員】ロードプライシングの問題は完了したのか。

【F 委員】次回報告するのではないか。

【事務局】特別委員会を1月25日に開催したので、その結果報告をさせて頂きたい。親会議の検討委員会を3月中に予定しているので、その中でロードプライシングの取り組みについても情報提供させて頂く。

【D 委員】その結果、4月以降の専門部会でやるのかという意味ではないか。だから関心を持って聞いているのだと思う。

【事務局】1ページで示している通り、この専門部会でもロードプライシングについてはフィードバックする機会を設ける予定である。

【部会長】以上で本日の専門部会を終了する。

以上