

日時 平成 29 年 12 月 1 日（金） 午後 2 時～午後 4 時

場所 鎌倉市役所 第三分庁舎一階 講堂

議事

1. 確認事項

【事務局】傍聴について確認したい。今回の鎌倉市交通計画検討委員会の傍聴を広報やホームページにおいて募集したところ 3 名の方から申込みがあったので、傍聴を認めたいと考えている。これについてご確認をお願いします。

【委員長】事務局から「傍聴者」について確認があったが、意見はあるか。

【委員一同】異議なし。

【委員長】それでは事務局提案の通り了承する。

2. 議題

(1) 平成 29 年度の検討委員会等の取組について

【委員長】今日は代理の方が多くいるので少しおさらいをさせて頂くと、手元の名簿の名前のところにマークがついていると思う。それは専門部会の委員を兼ねている委員を示している。つまり、この委員会の中から特に関係の深い方について、副委員長を部会長とする専門部会を設置して、そちらで数多くの議論を重ねて頂いている。回数を見れば分かる通り、本検討委員会は 13 回だが、専門部会は既に 30 回近い回数を重ねている。さらに、右の方に特別委員会という名前があるが、これはこれまでの議論の中で（仮称）鎌倉ロードプライシングについて更に深掘りをしていこうということで、そのためには制度面の課題をクリアすることが大事であり、国や県や警察等、専門家に参画していただき、具体的にどういうことが可能かについて議論を重ねて頂いている。こうしたものをこの検討委員会に上げ、ここで最終的な判断をする、ということの繰り返しで今日に至っている。資料 1 ページの左の方にあるのは先程説明があったとおり、いくつかの骨子、特にこれまでの経過を踏まえて検討すべきこと、ということであるが、この委員会としてはこの枠にあるとおり、今年度は 2 回を予定している。今日が 12 月 1 日で、その後また専門部会を重ねて頂いて、3 月にもう一度

本年度のまとめをしたいと考えている。それでは、本年度全体の取り組みについて質問や意見があれば聞きたいと思うが、如何だろうか。

【A 委員】 仏教会で「質問して欲しい」とのことで聞いてきたので質問する。国土交通省が発案したものに応募したのを、専門部会では知っていたのか。少なくとも仏教会では私がこの場に出ているので、交通施策に関しては私に一番情報が集まってくるのだが、知っていたか知らなかったのかというと、「知らなかった」という答えしかできなかったのか、どのような形で報告されたのか。国土交通省の方もここにはいると思うが、その情報共有が本当になされないでこういう形になったのか。それから、(仮称)鎌倉ロードプライシングの特別委員会の検討を兼ねて、効果や課題の分析を重ねているということだったが、将来、この制度が恐らく10年、20年、30年と続いていったときに、土曜日・日曜日、交通渋滞が解消され、この目的が達成されたとき、その時に(仮称)鎌倉ロードプライシングはなくなるのか残るのか。そもそも交通渋滞解消のためにやっていたことが、その効果がなくなったらどうなるのかという試算もされているのか伺いたい。

【事務局】 まず、1点目について、専門部会では11月9日に初めて報告させて頂いた。その前段で9月に選定されたという段階で速やかに検討委員会の皆様に一報させて頂いたという経過がある。応募前に専門部会で報告させて頂ければ良かったのだが、社会実験の公募が8月上旬にあり、そこで急遽、応募しようということとなり、専門部会を開く時間がなかった。そのような中で、今回の国のエリアプライシングを含む交通需要抑制などのエリア観光渋滞対策というものが、我々が目指す(仮称)鎌倉ロードプライシングの考えに近く、これまでの検討委員会の延長線上にあるものとして応募させて頂いた。今日、その旨をこちらの検討委員会でも報告させて頂きたいと考えている。

【委員長】 専門部会でも若干議論があったと聞いている。

【副委員長】 11月9日の専門部会の時に今お話頂いたような意見が専門部会の方からかなり強く出された。つまり、情報の共有をもっとすべきであるということであった。それに対して市からも「今後は注意する」ということであったので、専門部会としてはそういう形で収めてここに至っている。

【委員長】 我々も正直言って、どういうものを提案したのか全く聞いていない状態である。時間がなかったということなので、今日ここでもう一度その内容を紹介して頂きたいと思う。それから2点目だが、今の特別委員会の状況については、「そもそも課金ということが出来るのか」という議論がある。制度上の不整合がないのかということ、そのようなことについて各分野の専門家が議論を重ねているということなので、比較的一般論である。鎌倉でこ

の施策をある段階で継続するかしないかというのは、恐らくこの場で決めれば良いと私は思っている。特別委員会がすることではないのではないか。我々があるところまで行って「鎌倉ではもうこれ以上は良い」となればやめても良い。やれるかやれないかという制度面の部分を特別委員会の方で「どういう問題点があって、どうクリアすれば実現できるのか」ということを議論して頂いている状況かと思う。

【A 委員】実際に（仮称）鎌倉ロードプライシングが導入された後、10年後20年後に評価することをシミュレーションで考えているのか聞きたい。

【副委員長】興味深く伺ったのだが、今のところその議論は全くしていない。つまり、仮に課金が行われて渋滞がなくなったという状況が何年か続いたときに「もう良いのではないか」という話が出て、続けるか続けないかを決めるという話だと思うが、実はそういう話は全くしていない。ここからは私見だが、例えば1970年代から実施しているシンガポールにしても、「もうやめよう」という話は聞いたことがない。もし、これから10年先20年先という話であれば、例えば日本人の車の使い方が全く変わるとか、そうなった時にどうするかということその時代の方に考えてもらう、ということになる。

【委員長】我々がこの委員会にずっといる訳ではないが、要するにこういう場を作ってまた議論するということではないか。いずれにせよ特別委員会が判断することではない。国土交通省の関係は後ほど説明して頂くので、その時に議論して頂きたい。

(2) 20の施策の今後の進め方について

【委員長】解説を加えると、20年前に当時も渋滞が大変著しいということで、大きな委員会を作った。当時は別の委員長であったが、「どういう施策をやれそうか、ありとあらゆることを考えてみよう」ということで網羅的に出したものがこの20の施策と呼ばれているものである。今日ここに出ている項目はその時からある。これは逐次、検証ないし実施しながら潰してきたが、一番ハードルが高かった（仮称）鎌倉ロードプライシングについては中々手がかからないということで、他のところから進めていたが、抜本的な解決に至らない。

「（仮称）鎌倉ロードプライシングについてぜひ取り組みたいので検討して頂きたい」と市長からも要請があり、この場で様々な検討を重ね、後ほど紹介頂く国土交通省の社会実験にもつながってきたと思う。20の施策はもちろん色々取り組んできたのだが、さらに今後は情報戦略や、鎌倉フリー環境手形の充実した案内、さらにはパークアンドライド、こういうことについて取り組みを深めていきたい。もちろん（仮称）鎌倉ロードプライシング、あ

るいは従来から議論している歩行者尊重道路についても後ほど紹介させて頂くが、議論を深めていきたい。鎌倉フリー環境手形や交通情報の提供は比較的手をつけやすいが、パークアンドライドは比較的新しいのももう少し説明を頂きたい。

【事務局】 深沢のパークアンドライドの取り組みということで検討させて頂いている。ご承知の方もいるだろうが、深沢には旧国鉄の清算事業団用地があり、広大な土地が残されている。こちらについては区画整理事業を進めていく予定があるが、それまでの暫定的な利用として、その土地を活用できないかということで、検討段階ではあるが、そのようなものを使ってパークアンドライドに活かすことを考えている。まずは、長谷の大仏周辺では、バスの駐車場が少なくかつ狭く混雑してしまう。そのバスが原因で渋滞しているということもあるので、長谷については乗り降りだけして、周辺の深沢跡地を駐車場として使えば渋滞しないのではないか、ということを検討している。ただし、相手があることであり、JR 東日本や行政内部で調整をしているところである。

【委員長】 パークアンドライドの話ではあるものの、観光バスが待機する、という話であるか。

【事務局】 まずはパークアンドライドではなく、観光バスの駐車場という形で使って段階的にパークアンドライドにつなげていければと考えている。

【委員長】 従来からパークアンドライドについてはなるべく頑張ってやりたいとは思っているものの、車を停める場所の問題と、そこから入ってくる公共交通があるので、それも渋滞に巻き込まれてしまうのではないかと、という問題を抱えている。土地を少し協力してもらえば使えるかもしれないので、それをやっているということである。概ね 20 の施策については色々取り組んできた。（仮称）鎌倉ロードプライシングと歩行者尊重道路は後ほど議論して頂くとして、市としてはこれからも継続して進めていきたいということである。

(3) 国土交通省の社会実験の概要と鎌倉市の取り組み方針

【委員長】 国土交通省からも委員が参加されているが、何か補足があればお願いします。

【代B委員】 本日はB委員の代理であるが、社会実験の事務局として、担当させて頂いている。今回の社会実験は観光地周辺で発生している渋滞の解消について、まずは ICT や AI といった新しい技術を使って、人や車の流れを正確に把握することが一番の主眼である。把握するとともに技術の検証を行うということである。その後、（仮称）鎌倉ロードプライシング

の議論は引き続きこちらの委員会や鎌倉市の方で検討されることだと考えているので、ご理解頂きたい。

【副委員長】先程申し上げたように、まずはお互いの委員会についての確認があったということである。それから、マスコミ情報等でご存じになった方からすると、今までこの委員会で議論してきた（仮称）鎌倉ロードプライシングの内容が、この国の取り組みの中で正しく反映されるのかどうか、かなり不安に思われているというのがあった。それについては今おっしゃって頂いたように、「それは間違いなく、これまで検討委員会で議論してきたことがベースで議論を進めている」とのことである。

【委員長】検討として動くのはこれからか。

【代B委員】現時点の状態としては、まず ETC2.0 という、こちらはこの実験に関係なく、元々高速道路のインターチェンジ等に設置されているものだが、そこからデータを収集することを始めている。

【委員長】具体的には今年度作業が終わるということか。

【代B委員】今年度にデータ収集を開始したところなのでいつ終了するかというところはまだないが、この後に実験協議会等を立ち上げて、その中で具体的実験計画を検討していく。

【委員長】4 ページの右に全体スケジュールが書いてあるが、オープンイノベーションというのがあると思う。「新たな技術の公募」とあるが、これは何か動いているか。

【代B委員】現時点で何か公募は出ていない。当初の案である。

【委員長】「いずれ新しい技術を提案する人が出てきたら、それを取り込むことも考えている」という理解で良いか。

【代B委員】このスケジュールは鎌倉の実験に限定してということではなく、全体での案であるので、今回どうなるのかというところの決定はしていないが、想定はしているということである。

【委員長】何か質問や意見はあるか。

【C 委員】本論から外れて申し訳ないのだが、4 ページにロードプライシングとエリアプライシングの課金の対象の違いについて書いてある。一部の報道から、エリアプライシングは内外交通のみならず、エリアの内々交通にも課金すると読み取れる。中心部の方々がエリア内を走行するというのも課金対象になるのだが、今後どうなるのか。一方で（仮称）鎌倉

ロードプライシングは第8回検討委員会の資料では、地域内外の交通と通過交通が課金対象となっており、地域内々交通は課金対象外となっている。この辺りは基本的に取り組みが違ふ。早い段階で双方の違いが調整されるものか。それから、今後の取り組みとして国土交通省主導の実証実験、これは4ページに出ている。それから、鎌倉市主体の社会実験、これは5ページにあるが、当面の間はこの二本立てで行って、実験結果を互いに補完し合ってこの違いを埋めていくのか、ひとつのものになっていくのか。その辺りを伺いたい。

【副委員長】 今、言葉の話が出たので私から補足させて頂く。私の推測で恐縮だが、国土交通省が言っているエリアプライシングというのは、都心のような場所を対象にロードプライシングをやる、という位の意味で使っていると思う。専門家の教科書を見るとエリアプライシングというのはおっしゃるとおり、エリア内を走る車についても課金対象になるが、恐らく国土交通省はそういう意味では使っていない。我々が今まで提案してきたのは「外から中に入る時に一回だけ課金する」という、専門的にはコードンプライシングと言うのだが、我々はそのコードンプライシングを前提に議論してきたので、今後もそれで構わないと思う。

【委員長】 どう使うかは我々次第だと思うので、情報技術がどこまで信頼できるかということについては議論を繰り返して頂きたい。2点目の市の実験と国の実験の二本柱で行くのかというのは、どなたが答えるのか。

【事務局】 2ページを見て欲しい。行政計画は平成31年度に社会実験を行うスケジュールである。そのような中で今回の国土交通省の社会実験もあり、こちらについても状況を踏まえながら進めていきたい。それについては調整して考えていきたい。

【委員長】 国は全額負担してくれるのか。

【代B委員】 経費の負担については社会実験の公募要領にも出ているのだが、国は実験協議会の運営に掛かる経費、実験計画の策定に掛かる経費、それから社会実験に掛かる通信費等のランニングコストを含んだ経費を負担する。応募頂いた市町村からは場所の提供に掛かる経費や運営拠点の確保に掛かる経費、実験に掛かる光熱水費、イベントがある場合はそれに掛かる経費を負担頂くということになっている。

【委員長】 微妙なところなので、中はこれから詰めて頂ければと思うが、国にある一定の負担を頂けるということにおいては、参画する方が市としては負担が軽くなると思うので、協力をお願いしたい。

【D 委員】専門部会の部会長から説明があった意見を言った者だが、まず一つは、1年間専門部会は（仮称）鎌倉ロードプライシングのことを何もやらなかった。それで7月の専門部会で「なぜ（仮称）鎌倉ロードプライシングをやらないのか。この委員会は（仮称）鎌倉ロードプライシングをやるために作った委員会だろう」ということで話をした。そして、「次から（仮称）鎌倉ロードプライシングを中心にやろう」と言ったすぐ後、8月の新聞報道で、あの報道だとロードプライシングを鎌倉との協議に取り入れるという内容になっている。それについて、我々のことをなぜ無視したのだと言ったら曖昧な返事で仕方がなかったのだが、こういう訳でこうなったという話を伺った。これについては専門部会を無視しているだろう、というのが私の言ったことで、今聞いたら「検討委員会で最終的な結論を出す」ということだが、最終的な結論を検討委員会で出したか。出していないだろう。それを市の方で簡単に判断するのではなくて、もう少し内容を検討した、地元のきっちりとした意見をまとめて判断して頂きたかった、というのが一つである。それと、こういう風に決まってしまったから「それをやめろ」とは言わないが、どういう社会実験をやるのか。（仮称）鎌倉ロードプライシングは課金することが一番の問題だが、課金する社会実験ができるのか。「どこでどう車が入ってきて、どういってお金が出る」という社会実験をやっても何の意味もないと思う。車が入ってくるか入ってこないかは、渋滞するかしないかだけなので、そのような社会実験をやっても意味がない。お金を取るか取らないか。そこでどうい社会実験ができるか。そして、課金される人がどう反応するかが大きな問題であって、「プライシング」という名前がある以上、お金を取るところまでの社会実験をしてもらいたいと思う。

【委員 長】市が考えていた社会実験というのは当然、おっしゃったようなことに向かって動いていた訳だから、恐らくは国土交通省の社会実験を利用しながらそこに向かっていくと思う。問題は、どういう風にすり合わせをしていくか。我々が期待していることについて国土交通省にやって頂けるようにうまく全体の枠組を作っていくかといけない。一番詳しい副部会長の意見も聞きながら、関係する皆様の意見がうまく反映できるようなシステム、仕組みを考えて、最終的には実際に運用してみて、それをどう思ってもらえるかということを検証しなければならない。

【D 委員】「課金する」ということをどこかでやらなければ社会実験の意味がないと思う。課金する形で実施して頂きたい。

【E 委員】国土交通省からまとまった話を聞いてそういうことかと思ったのだが、実際、国としてどの位真剣な気持ちでこの問題に取り組んでいるのかを私は知りたい。本当に職員の方、担当の方がどの程度の知識を持ってロードプライシングの実験の地として鎌倉を選定しているのか。それに対して、国として責任ある発言をして頂きたい。

【代B委員】私は選定に携わっていた訳ではないが、鎌倉が選定されたのは、まずしっかりとした検討の素地があることである。今まで鎌倉市における検討がされてきていて、検討する組織がしっかりしていて、その熟度が高いということで選定されたと理解している。私も今からの参加で勉強させて頂いているところであるが、これからぜひ一緒に取り組んでいけるよう頑張っていきたいと思っているので、宜しくお願いする。

【A 委員】他の観光地への展開が将来的に考えられているということは、鎌倉でロードプライシングが実現すると、それが各地の交通で困っている地域に、スポット的にエリアプライシングやロードプライシングをすることが今後日本では増えていく方向であるのかもしれない。もう一つは鎌倉市に聞きたいのだが、ICT や AI を活用した渋滞対策、このデータの集め方は、やはり鎌倉は独特の混み方をしていると思う。休日あるいはアジサイの時期であったり、紅葉の時期であったり、桜の時期であったり。それをどういう形でビッグデータを集めて対策をとるのか。収集したデータについて、例えば「小町通りから JR の踏切のところがどうしても混む」というデータが出てしまった場合は、ロードプライシングではなくてそこを暗渠にするのか。そういうことまで、集まったデータの分析活用をどのようにするのか。（仮称）鎌倉ロードプライシングを前提にして、それ以外の可能性は目をつぶってしまうデータの活かし方をするのか、どういう処理をするのかの方向性について聞きたい。

【委員長】1 点目は担当に答えて頂くのは難しそうな気がするが、とりあえず国土交通省としては、この実験のあと、他地域にも広く展開することを考えていると思う。

【代B委員】今回、この実験について先程から説明させて頂いているとおり、「ICT や AI といった新しい技術を使って交通の動向を把握する」というところに主眼をおいており、エリアプライシングやロードプライシングに限ったことではないと思っている。交通状況を把握するほか、様々な対策があるが、そのような技術を使った観光地の渋滞対策については、今回の鎌倉市や京都市がモデルケースとなって展開していくことは想定していると思う。

【事務局】B 委員代理の発言にもあったが、データは様々な使い道があると考えている。我々の検討の延長線上では（仮称）鎌倉ロードプライシングというものを視野に入れてデータ活用していきたいという考えだが、データでその他の対策が打てるようであればそのようなものも活用していきたい。

【A 委員】データ収集はどう行っていくのか。

【事務局】データについてはこれから実験協議会の中で決めていく話だが、私どもの希望としては通過交通や渋滞の状況をカメラで把握したい。一日だけではなくて継続的に行い、年

間で混み具合が把握できることを希望しているので、傾向を出して対策を検討していきたい。

【A 委員】年間ベースでデータ収集を行うのか。

【事務局】その通りである。実験協議会の中でそれは議論があるかと思うが、できれば継続的にしていきたいと考えている。実験協議会は今後立ち上がるということでお話があったと思うが、そこで議論がなされると思う。

【委員長】これから具体的にどういうデータをどうやって取るのか、さらにはその分析した結果をどのように活かすのか、（仮称）鎌倉ロードプライシングと呼んでいるものにどうしたら使えるのか。いくつかやっていくことはあるかと思うが、国土交通省の方でその実験と枠組をまず考えるということである。ぜひ皆さんからも幅広く意見を頂きたい。また、これについては今年度もう一度行う委員会で報告できると思うので、そこで具体的に議論して頂きたい。

(4) 歩行者尊重道路の整備優先順位について

【副委員長】専門部会での議論の前に、「そもそもなぜこれを議論しているのか」ということについて説明する。歩行者尊重道路というのは、先程もあったとおり、20年前に提案された20の施策の一つである。元々、取り組みの大目標が「鎌倉という地域を安心して歩けるまちにしたい。そして、バスやタクシーという公共交通で動けるまちにしたい」ということであり、ある意味で（仮称）鎌倉ロードプライシングというのはそのための手段である。そういう意味では、「歩く環境を取り戻す」という、公共交通と歩くという二大柱の大きな一つであるということである。

それに関して、平成11年の大きな社会実験の時にも今小路通りでハンパを置いてスピードを落とそうとしたりしてみたのだが、中々地元の方の理解を得られなかったりして、うまく実現せずに今に至る。一方でこの20年の間に色々なことが変わってきた。例えば昨年4月に国土交通省で、いわゆる生活道路のようなところで速度が出ないようにする様々な方法をオーソライズして頂いて、技術基準というのを作って頂いた。その結果、平成11年の時にはドカッというような音がしたハンパだが、それが今は非常にスムーズに、なめらかに車が乗り上げて降りていくという、全く騒音がないようなものに生まれ変わった。従ってそういうチャンスを捉えて、再度、歩行者尊重道路にチャレンジして最大の柱を実現したい、ということで話題になっている。それについてご意見を頂きたいということである。頂いた意見については8ページにあるが、「迅速に進めるべきでは」という意見もあったし、そも

そもこの検討委員会というのは休日の交通問題を扱っている訳で、基本的には休みの日の観光客の歩行環境の議論から始まっているのだが、例えばハンプをその道路に一回置けばそこは平日も色々な人が使うし、通学路であれば子どもたちの安全にも関わることなので、そういう意味でいえば、もしかするとこの場の議論を少しはみ出て地元の方と平日の通学路、あるいは高齢者の方の歩行関係など、そのようなところまで広めても良いのでは、という議論もあったと記憶している。

最終的に 10 ページにまとめて頂いたように、まず、来年の 1 月にそもそもハンプとは何かという体験会を行う。例えば、駐車場にハンプを置いてみて、実はゴムでできた持ち運び可能なハンプというのができているので、それを使ってその上を自転車や車や歩行で通ってみて「こういうものか」と体験して頂いた上で、2 月に、先程 11 ページでご提案頂いたような方法で、今選択肢として集まっている 9 箇所のうちでまずやるべき道路はどこか、ということを専門部会で選ばせて頂く。「専門部会で」というのは、実は今年度中に決めるためには次回の検討委員会まで待ってられないので、専門部会からの提案なのだが、専門部会で決めさせて頂きたいと思う。それをお許し頂ければ、専門部会で決めさせて頂いて、その結果を当該自治会に持って行って話をさせて頂きたいと思う。

【委員長】 9 路線のうちから一番先に手をつける路線について、専門部会の方で議論させて頂けないか、という提案があった。それから、今日の中身としては、それをこういう風に評価したいと思っている、という提案があった。この 2 点について意見質問を頂きたい。

【F 委員】 その前に、この歩行者尊重道路の道路をどういうスペックで整備するのか。歩道を広げるといっても物理的に無理だし、ハンプをやたら置いても仕方ない。どういうスペックで整備しようと考えているのか。

【副委員長】 本当は写真等を用意すべきだったのだが、まず、基本的には「車の速度は落としたい」ということがある。ここで候補に挙がっている道は非常に狭い道ばかりであり、そこを今から道路を広げて歩道を作るというのは現実的ではない。従って、まずはそこを走る車の速度を落としたい。ハンプというのは交通量よりむしろ速度を落とすもので、道路の真ん中、あるいは交差点を盛り上げる、そういう方法である。あるいは国土交通省のメニューによると「狭窄」といって、道路を部分的にわざと狭くする。あるいは「屈曲」といい、右左に少しずらすという選択肢がある。あるいは、これは警察との連携が必要だが、時間規制をして、ある日のある時間は通行止めにするため、時間がくると地面から自動的に車止めが上がってきて車が入れないようにする。といった具合に様々な選択肢があり、そういう選択肢を地元の方と相談して決めていく。基本的には今の道路の幅で速度を落とす、鎌倉に来る車

の交通量を減らす、その二つを考えている。

【委員長】やはり地元への説明時には写真が必要である。

【G 委員】私もまさに歩行者尊重道路のところに住んでいるのだが、これをよく見ると恐らく土日が渋滞するというのは観光客で、ほとんど交通渋滞の抜け道で利用されている道路が多いのではないかと。例えば材木座の方だと、日曜日になると一方通行とか、道を変えられないということなので後は速度を落とすとか、一方通行にするとかしかない。私も由比ガ浜に住んでいるが、数年前は夏だけは一方通行という時期があったと思うが、そこ辺りまでの規制を考えているのか。

【副委員長】交通規制を入れるか入れないかについてはもちろん警察の判断になるので、私からは申し上げる立場ではないが、地元と議論していく中では恐らくそういう話は出てくると思う。それについて警察と一つずつ検討していきたい。

【委員長】つまり、交通規制について初めから検討しないというのではなくて、少し頭を柔軟にして「そういう選択肢もある」ということである。ただ、警察の立場からすると「ほぼ全員の方に賛成して頂かないと交通規制を変えるというのは難しい」というのはある。どのようなイメージのものか、写真があったとのことなので回してご覧いただきたい。

【A 委員】歩行者尊重道路の整備優先評価基準案なのだが、この評価基準には、国土交通省の社会実験における ICT と AI のデータを活用するという前提でこの評価は作られているのか。そうすると、時間的にデータができあがってから評価するのは難しいのではないかと。

【事務局】歩行者尊重道路については個別にデータを取る予定である。国の社会実験でデータを取るのは主要県道等の幹線道路で、県道沿いを通る交差点等にカメラや ETC を設置するので、どうしても取れるデータが決まってしまう。今回、ランプや歩行者尊重道路というのは市道なので、個別にデータを取りそれで順位付けしていきたい。

【副委員長】一点だけ補足する。11 ページの表の下に注がある。これは先程の話とは少し別ではあるが、同じ ETC2.0 のデータを使わせて頂くことが可能である。これはここに書いてあるように生活道路対策エリアということで、市から担当箇所申請をさせて頂き、認めて頂いた場合には ETC2.0 のデータ、ETC2.0 を積んだ車が鎌倉市道を走った場合の急ブレーキを踏んだ箇所とか、速度が速かったとか、そのようなデータを頂ける。

【代B委員】ここに書かれている生活道路の対策エリアという施策についても偶然私が担当しているので、少し説明させて頂く。ETC2.0 のデータというのは、ETC2.0 というタイプの新

しい機械が搭載された車がインターチェンジ等に設置されている路側機を通過したときにデータを取得できる。その車の走行履歴、その車がどこをどう走ったか、また速度等が取れるので、そのようなデータを見てみると、生活道路にもかかわらず特に飛ばしてしまっているような箇所や、あるいは急ブレーキを踏んでいる箇所を特定できる。急ブレーキが集中して発生している箇所は何らかの危険があるのではないかという、そのようなことを特定できるデータである。そのようなデータを使った分析結果を国から提供させて頂くことができる、という制度である。

【委員 長】新しい車を買って、新しい ETC をつけると、それは 2.0 になっているということか。

【代 B 委員】2.0 バージョンを購入することができる。今はどちらもある。

【委員 長】新しい方を買うと 2.0 が入っていて、分析されてしまっているという。そのデータは国が持っていて、特定の目的のみに使っているという。ただ、全部の情報が分かる訳ではないのか。

【代 B 委員】路側機がついているのはインターチェンジ等であるので、そこから約 80km の走行データが取れる。例えば、鎌倉を走って朝比奈インターを出て行った車のデータを取ると、そこからさかのぼって約 80 km のデータが取れる。もちろん個人は特定できない。

【委員 長】そのデータの一部を使うことができるということか。

【代 B 委員】その通りである。

【F 委員】9 路線の順位づけを専門部会で決めたいということだが、その時に沿道自治町内会、沿道商店街とのすりあわせをよくやって頂いて、苦情が出ないようにして頂きたい。それから、商店街の人たちに、いわゆる外から来る観光客に「歩道から車道に出るな」とか「横断歩道をきちんと渡るように」とか、そういう教育をして頂きたい。長谷の辺りは車道まで歩いているから危なくて仕方がない。その辺りのすりあわせをよく願います。

【委員 長】ご要望として承りたい。他には如何か。特に専門部会で決めてはいけないという意見はないので、とりあえずデータを整理して頂いて客観的にこの路線からやるべきではないかと決めて、地元の自治会の皆さんと話し合って頂きたい。とりあえず客観的にデータで判断するところまでは専門部会で決めるということで宜しいか。

【委員一同】異議なし。

【C 委員】道路に QV があって、この道路はいくらのスピードで走れば最も交通量多く走

れるか、というのがあろうと思う。それがこの ETC2.0 でわかるのだろうか。要するに今問題になっているのは、速度を落として危険をなくそうというのは大きな命題だが、もう一つは渋滞をなくしたいというのがあろうものだから、その両方の兼ね合いで、この ETC2.0 でわかればありがたいと思う。

【副委員長】 「渋滞のない道路を作る」というのは、恐らく県道の議論に使うべきではないかと思う。いわゆる生活道路については基本的には車に入ってほしくないということで、交通量を最大にする必要はないと思う。QV については今のところ ETC2.0 というのは全ての車についている訳ではないので、交通量がわからない。Q というのは交通量だが、交通量がわからないと話ができないので、少しまた別の話だと思う。

【委員長】 H 委員から特にアドバイスがあればお願いする。

【H 委員】 私の専門はこういう生活道路と交通安全ということで、副委員長を追いかけながら勉強しているのだが、ひとつ ETC2.0 について気を付けないといけないことがあるのではないかと考えている。信頼性がどこまで担保されているかという心配があると思う。先程副委員長がおっしゃられたように、普及率がまだそこまで高い訳ではない。これから増えていくので将来的には信頼度の高いデータが取れるが、恐らく鎌倉の幹線道路ではなくて、比較的交通量が少ないところで ETC2.0 が何台走っているのかを考えると、信頼度に疑問符がつくことは否めない。そこから得られるデータにどこまで説明能力があるのか、というところはかなり慎重に検討しないといけないと思う。例えばヒヤリハットというのも、急ブレーキを掛けると加速度が掛かるので、その G を捉える。今ある県で高齢者のドライブデータを 100 人分ほど見ているのだが、そこで急ブレーキが掛かったところの映像を見ても、全然交通安全と関係ないものだったりする。恐らくそのような状況まで紐付いた形

のデータは出てこないで、鎌倉でこれからは ETC2.0 のデータを提供頂けるとなったときに、その地図に点が落ちてくるが、それが事故の点だったら誰が見ても危ない地点であるが、ETC2.0 で急ブレーキの痕跡があったところが本当に地元にとって危ないのかどうかというのは、先程おっしゃった地元の方とのすりあわせというのは、データが申しあげることと住民の方が 365 日考えていることがイコールでない可能性があるということなので、そこは精査していかないといけないと思う。「ETC2.0 という素晴らしい機器で色々なものが取れる」と聞こえるが、私は少し慎重派である。そのようなところはやはり鎌倉は実験に手を挙げているまちで、歩行者尊重道路という言葉も私は初めて聞いたので、少しモデル的に、本当に生活道路の安全対策みたいなものをこういうデータで押さえることができるのか、ということ住民目線でもチェックして頂きたい。私も専門的な立場から見ていきたいと思う。

【委員長】冷静な意見が出た。ぜひ入って頂いてよく見て頂きたい。皆さんが日ごろ実感されているものと合っているか合っていないか、数字的なものだけを信用していてもいけないので、そこはデータを使いながら、この地域の方が本当に何を望んでいるのか、その辺の意見を聞きながら具体的な場所を設定して頂きたい。一つできあがれば「これ、良いじゃないか」となる可能性も高いと思う。最初の一步はそれなりにハードルがあると思うので、使い勝手が悪くなるのではないか、緊急車両が入れなくなるのではないかなど、色々と心配する意見も出ないとは限らない。実際にデザインがどういう風になるのかということより、具体的に場所の地図や模型などを使いながらみんなで考えていくことで設計の詳細が決まっていくと思うので、良いものを一つ作ってみて、そこから状況を見てさらに先に進むことになると思う。

【E 委員】「専門部会で歩行者尊重道路の順位を決める」というのを専門部会におまかせ頂けたらなった場合、検討委員会で「これだけのことは守って、これだけのことは注意をして決めて欲しい」という意見を、皆様それぞれ専門の方がいるので意見があると思う。それと、ハンプの実験をどこでやるかという場合、私は市役所の中が良いと思う。車に乗ってくる人は市役所の駐車場に車を停める訳で、そこにハンプがあつて「ああ、こういうものなのか」ということがわかるようにすると良いのではないかな。それと、ハンプの実験をやって速度を落とすという本来の目的を達するためには、やはり信号が青になって「それいけ」みたいなことでアクセルを踏むときに結構捕まるのだが、そういう速度を出そうというところで実験したら如何か。

【委員長】後半については具体的な場所を検討して頂いたと思う。前半は、先程も「地元の意見を聞け」「データばかり信用するな」という意見もいくつかあったと思うが、他にも特に注文があればお願いしたい。私の考えとしては、一つどこか選ばれたら、模型や地図を皆で見ながらどんなものを作るのか議論して頂ければ良いかなと思う。結果的に、そのようなことに対して合意形成ができていないままやると「それみたことか」という意見も出てくる。皆で作ってみて反省する、というステップが必要かと思う。

【F 委員】専門部会で警察署の方に入ってもらって意見を聞くのが必要ではないか。素人ばかりではなくて、交通管理者に来て頂く。

【副委員長】警察の意見もあるかもしれないが、まず優先順位を選ぶところまでは、ある意味「こういうデータで客観的に選んだ。あなたの自治会が優先順位一番となっているが、やるか」と相談して、「やる」となったらその後、10 ページでいうと平成 30 年のワークショップがあるが、これは実際に作っていく段階なので、この段階で所轄の警察署に相談して、

「そういう対策は難しい」とか「できる」という判断を頂くという流れで如何か。

【F 委員】承知した。

【委員長】10 ページの下に書いてある WS はワークショップのことである。皆で集まって相談するので、ぜひ警察の協力も必要となる。他には如何か。それでは、その他について事務局からお願いする。

3. その他

【事務局】今後の開催予定だが、来年の3月を予定している。こちらについては改めて案内をするので、宜しく願います。

【委員長】今日は国土交通省の社会実験の話で様々な意見が出た。これから実験を運営していくための話をするなら、一番詳しい副委員長に相談して頂いて、このメンバーからもしかるべき皆さんに入って頂いてご協力頂きたい。幅広い意見を汲み取れるようにしていきたいと思う。歩行者尊重道路の方は専門部会で客観的なデータに基づいて優先順位を決めるということで、それをもって具体的に地元自治会の皆さんとも話をして頂いて、来年度以降に具体的な作業ができるところまで進めていきたいと思う。今年度はもう一回やらせて頂くが、今の大きな二つの事項に関してはその間にそれなりに進んでいくと思うので、またその時点でご議論頂きたい。以上で第13回の検討委員会を終了する。

以上