

日時 平成 30 年 3 月 19 日（月） 午後 4 時～午後 6 時

場所 鎌倉商工会議所 3 階 301 会議室

## 議事

### 1. 確認事項

【事務局】3 点確認したい。まず 1 点目は情報公開についてである。鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則第 4 条では、「会議は公開とする」としている。従って、今回配付した資料の全てが情報公開の対象となる。2 点目は傍聴についてである。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傍聴の申込みはなかったということである。3 点目はこの会議の議事録についてである。原則公開になるので議事録を作成次第、委員の皆さんに確認の上で公開するが、発言者の氏名は非公開とする。以上 3 点についてご確認をお願いします。

【委員長】事務局から「資料は全て情報公開の対象」、「傍聴者」、「議事録の公開」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

(2) 第 13 回検討委員会、第 30 回専門部会の主な発言について

【委員一同】意見なし。

(3) 第 1 回鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会について

【副委員長】12 月 12 日に観光渋滞対策実験協議会の会長をやることになった。資料の 5 ページは、「元々の検討委員会と、特別委員会と、新しくできた実験協議会がどのような関係な

のか」という発言があり、そのときは口頭で説明させて頂いたのだが、それを分かりやすくまとめたものである。改めてもう一度おさらいすると、交通計画検討委員会がこれから行う施策を中心に検討していくところである。その下の紫の表記が、ロードプライシングに関する法的な問題や課金方法を議論していく内容である。右側は特に最近、データの収集方法や分析方法が世界全体で日進月歩の状況なので、その最新の技術を活用する施策の内容が記載されている。それらを是非実験協議会の中で行っていく。4 ページには、右下にある「今後の進め方について」の三つ目、「ICT・AI に係る新たな技術の公募」が国のほうで行われるということで、その後の動きを期待している。

【委員 長】今ご紹介があったが、12 月 16 日以降もこの協議会関連で新しい技術の公募があった。補足があればお願いしたい。

【A 代 理】新しい技術の公募については国土交通省の本省で担当しており、公募を行なったと聞いている。複数社から応募があり、公募された社の中から選定する技術を選ぶための検討会が設置され、検討会の中で候補者の選定を行なっていくと聞いている。それも第一回の中だけで選定するのではなくて、何度か検討を重ねた上で実際に用いる技術について選定すると聞いている。現時点での情報はその程度である。12 月 12 日に第一回の協議会をしたところであるが、その後も引き続き既存の ETC2.0 を使った渋滞の分析を行なっている。

その他にも、こちらの今後の進め方の中にもあるが、「特に観光地周辺の駐車場の状況を把握すべきだ」という意見を頂いているので、鎌倉市内の観光地や街中の駐車場事業者に現状についてヒヤリングをさせて頂いたり、あるいは「車だけでなく公共交通についてもデータ取得が必要だろう」ということで、公共交通事業者にもお願いしたりして状況を伺っている。また、今後より詳細なデータ分析が必要であるということで、可搬型の ETC2.0 という機械と、それから AI カメラというものの設置に向けて関係機関と調整をしている。

【委員 長】「可搬型 ETC2.0」と「AI カメラ」とはどのようなものか。

【A 代 理】ETC2.0 については前回も少し説明させて頂いたが、次世代型の ETC2.0 で、その機械の新しいタイプで、それを持っている車がそこを通過したときに通行履歴などのデータが取得できる機械である。高速道路のインターチェンジに設置されており、現在では朝比奈インターチェンジにも設置されている。「可搬型」というのは、それを一般道などにも簡易に取り付けできるタイプのものを国土交通省で作成し、初めて設置する予定になっている。それを鎌倉市内の一般道に設置して、ETC2.0 の機械を積んでいる車両の走行履歴データを取得することができる。AI カメラは、カメラ自体は通常の交通渋滞の監視カメラと変わらないのだが、そのカメラを設置することで車の交通量や速度といった走行履歴を自動的に読み取る

ことができる。従来だと人間が手動で行っていたものを、画像をコンピューターが認識して自動的に交通量を測ることができる。

【委員 長】ありがとうございます。それでは、ここまでで何か質問や意見はあるでしょうか。

【B 委員】確認と質問なのだが、今の説明の中で、公共交通に関わるデータを取得するという話があったが、それはバスなどのデータということか。もしくは鉄道の利用客の流動や、駅前広場等も考えられると思うが、「公共交通のデータ」というのはどのような範囲のデータのことを考えているのか。

【A 代理】公共交通については、具体的に言うと鉄道とバス事業者に「どのようなデータを持っているか」を伺ったところである。日々の乗降人数や時間帯ごとの乗降人数に関するデータの有無を確認しており、どこまで利用させて頂けるかも含め、各事業者と調整をしているところである。

【B 委員】データを取ることはいいのだが、そのビッグデータを使って市の交通政策の何を評価するのかという方針がないといけないと思う。私は最初、ETC2.0 や AI カメラの話が出ていたので、基本的には道路交通で、一般車両ではなくて公共交通の車両が例えばドライブレコーダーの移動経路のデータを追いかけてどれぐらいの遅れが発生しているのかということや、実際に速度はどのくらいなのかを把握するものと想像していたが、今の話だと少し違う気がした。否定はしないが、例えば鎌倉駅の改札口の SUICA をタッチした結果として、旅客の人数が時間によってどのように変化しているかということや、電車がくるたびに利用者が改札機を通過して溢れていくわけなので、それを駅前広場のシミュレーションなどで応用させていくとか、そのような話なのかなと思っていた。ここで細かい議論をしても仕方ないが、「将来どのような交通政策の評価につなげていくのか」というところにリンクさせて考えていくと、皆さん納得頂けるような、意味のあるデータの収集となると思う。

【委員 長】今の話の中でドライブレコーダーのことがあったが、これは取得する予定なのか、また、取得可能なのか。

【A 代理】ドライブレコーダーについては、取得可能かも含め、まだ検討に上がっていない。なぜ、鉄道利用者を把握するかについては、道路交通状況を調べるにあたり、鎌倉市内の交通全体のボリュームも把握しておかないと「車だけ溢れている」ということだけでは議論がしづらいたためである。鉄道やバスの容量として、「時間によっては余裕があるところがあるのか」とか「溢れているのはどの時間帯なのか」ということも含めて調べたいと思う。

【委員 長】最近インバウンドが増えているが、そういうデータはどうなるのか。

【A 代理】現時点でインバウンド、外国人観光客の方に特化したデータ収集は行なっていないが、今後観光客の状況についても検討していかねばならないと思っている。

【C 代理】可搬型 ETC について、高速道路だと通ってきたゲートや、休むところに立ち寄るといったのは捕まえられると思うが、市内の場合は、他にも可搬型 ETC を置いてあるところがあり、そこで履歴は把握できるのか。「履歴がつかめる」というのは、たまたま可搬型 ETC を置いてあれば、それを持っている車両がどこを通ってきたというのが皆分かるということなのか。

【A 代理】ETC2.0 の可搬型を設置した場合、そこを通行した車のおおよそ 80 キロくらい遡ったかたちで通行履歴を取得することができる。また、一日、関東の神奈川県外からきた車両がいたとしたら、出発したところから鎌倉市が ETC2.0 のスポットを経過したまでのどこからどこをどう通ってきたかということを取得できる。速度も記録される。

【D 委員】今、国等のメンバーで協議会が立ち上がり、具体的なデータを取り始めたと同った。今説明された中でデータ等の説明があったが、鎌倉市はこれまで色々なデータを取ってきて、私共も委員会でデータを元にして色々な発言をしてきたと思う。改めてここで国土交通省が鎌倉のデータを取るというのは時間の無駄ではないだろうか。鎌倉市が持っているデータ、毎年どのぐらいの人数が JR を利用して渋滞を起こしているか、それから交通量はどのくらいか、各鎌倉市の中の交通機関の方々はたくさんデータを持っていると思うのだが、それを利用することは考えないのか疑問である。また、科学技術の発展に伴い改めてデータを取るというのなら別だと思う。それと、そのような機器を設置したり、用意したりする費用は全て国土交通省が負担するのか。

【委員長】二つの質問であった。これまでのデータとの関係と、費用について如何であるか。

【事務局】始めに、「鎌倉市で取得しているデータ」については、これまでの検討委員会の中でも出している。鎌倉市で取得しているデータは、毎年 11 月秋の季節に平日と休日に自動車交通量の定点観測を行っている。今年度からは 7 箇所、主要な交差点で交通量の調査を行なっているが、それはあくまでも一日のデータである。平成 8 年に大規模な交通量調査を行っており、OD 表のデータを取得している経過がある。平成 8 年の結果が少し古いということで、平成 28 年にも同様に調査を行った。これらの結果については、昨年度の検討委員会でもアンケートを含めて報告している。また、公共交通機関について各鉄道事業者の月日や時間帯別の詳細な分析データについては、市は持ち合わせていないので、国土交通省からも回答があったが、そのような内容を分析していきたいと思う。

【委員長】今回のデータ測定法だとダイナミックに変化が取れるということである。

【A 代理】その通りである。今説明頂いた通りだが、その日一日のデータだと例えば天気の状態にも左右されるかと思うが、季節変動や曜日変動、天気の変動といったことを継続的にデータ収集することでより詳しく取ることができると考えている。また、機器の設置費用については国土交通省が負担している。

【委員長】これは社会実験という仕組みの中で国土交通省の負担で設置する実験として行って頂けるということである。

【E 委員】データの活かし方等について、一つは意見、もう一つは質問である。今、この鎌倉市役所の前は道が舗装されてきれいになった。つい最近に工事があったと思う。その工事が確か2月から3月に掛けての片側車線通行止めの工事であったと記憶している。その通りには税務署もあり、確定申告の時に税務署を訪れる方たちとその工事が重なっていたようである。

「そこに人が訪れる」というデータを恐らく持っていたはずなのに、そこに工事をしてしまうことに、少しストレスを感じた。「色々の方策はしたけれどこれしかない」という判断でロードプライシングをやることとしたはずなのに、そのようなところに工事を重ね、そこに人が訪れる時にそのようなことを行ってしまうというのは、「本当にやるべきことをやってロードプライシングしかないのか」という理論と、何も知らない市民からすれば、やはり「ここに工事をかぶせるのはどうか」という気持ちになってしまう。工事をされる方も工事をされる方の道理があると思うのだが、データの生かし方にはもう少し配慮とか、せっかく日本全国で初めてのことをするには、そこに至るまでのやり方がもう少しあるのではないかと感じた。もう一つは、これは確か鎌倉市だけでなく京都でも同じようなことを立候補されていると思うが、データの共有や施策の共有であるとか、「京都でこのようなことをやっているのなら鎌倉でもこのようなことをやっている」という連携は考えているのか。

【委員長】最初の質問についてはどなたかお伺いしたい。

【F 代理】本日は代理として出席している。道路工事だが、道路使用許可ということで、許可を警察署長の許可で出している。鎌倉署に聞いたところによると、やはり「渋滞の激しいところ」という特性を加味しながら許可しているとのことである。簡単に言うと時間帯等を勘案しながら許可を出していると聞いている。そのため、確定申告の時期に行っていたことについて私は把握していないが、工事全体に関して言えば、そのような時間帯を夜間にやるといった工夫をしながら許可をしていると聞いている。

【幹事】今回ご指摘があった市役所前の通りについては、先ほど指摘があったように日中の時間帯が混むので、そこは私ども道路管理者としても配慮しながら、今回は夜間工事で夜の9時から朝の5時まで工事を実施している。

【委員長】では、二番目の「京都とはどうなっているか」については如何か。

【A 代理】京都でも実験協議会が鎌倉に次いで立ち上がり、同様の検討を進めていると聞いている。どちらも国土交通省の同じ部署で担当しているので、もちろん今後は情報を共有しながらやっていきたいと考えているが、現状においては鎌倉市が一步先を行っている。

【委員長】他に何か意見があれば伺いたい。

【G 委員】ETC2.0 を積んでない車両は結構走っていると思う。その辺りのデータはどのように取れるのか。それから、鎌倉には人力車がたくさんいるが、カウントできるのか。人力車が走っていると交通渋滞を起こしてしまう。そういうところはこのデータでは取れないと思う。

【A 代理】まず、ETC2.0 については確かにまだ搭載している車両が少ないので、「ごく一部の方のデータから傾向を捉まえる」ということにはなる。そのため AI カメラを設置して、カメラであれば全数を捉えることができるので、その二つを掛け合わせた上で実態を把握していく。人力車については私も気になっており、データの解析を行なう事業者に質問してみたのだが、AI は学習機能があり、人間と同じだが何度も画像を読み込ませることで、「これは四輪自動車だ」「これは自転車だ」ということを何度も何度も画像を読み込んで覚えさせていくのだが、そのような方法で人力車についても学習させれば読み込めるのではないかと考えている。実際はまだ行ったことはないのだが、人力車、自動車、歩行者を区分して観測できるようにチャレンジしていきたいと思う。

【委員長】他はどうか。よろしいか。ETC 2.0 を積んでいる車両が全部ではないので、特定の車から全体の傾向を掴み、同時に AI カメラで全量チェックしながら進める。先程話があったように四輪もあれば人力車などの特定の車両が影響している場合もあり、色々な要素をダイナミックに計測できる。それをもって、より効率の良い管理方法を考えられれば、ということだと思う。逐次、結果が出てくればそれをご覧いただきながらまた考えていただけたらと思う。

#### (4) ハンプ体験会について

【副委員長】当日は非常に多くの方にお越し頂き、検討委員会からも多数お越し頂いた。ありがとう。ハンプというのはこのアンケートに如実に表れているが、「見たことない」「自転車が倒れてしまうのでは」と色々と敬遠しがちなものであるが、本物を見て体験して頂こうということで、体験して頂いた皆さんは全く見方が変わったということで、体験会をやって非常によかったと思う。6 ページの写真にあるこのハンプが、まさに一昨年に国土交通省で作製した、国の技術基準に沿ったハンプそのものである。長さ 6 メートル、高さ 10 センチで、前後の勾

配のかたちが非常に工夫されていて、非常になめらかになっていて、自転車やあるいはゆっくりとした車が通る分には全く問題がない。車イスも問題ないのだが、速く走る車に乗っている人は非常に気分が悪いという具合になっている。そのように、速度を落とす効果があるとともに、騒音振動がないということから、国としての技術基準で採用して頂いたものである。ちなみにこの写真では非常に色が薄汚いのだが、これは私どもが持っているハンブがかれこれ全国で20年ぐらい色々使っていただいていたってこんなになってしまった。実際はもっときれいなものである。

**【委員長】** それでは今のハンブ体験会について質問があれば伺いたい。

**【C代理】** 10ページの自由記入の下から二つ目の「他の施策」というところにある「夜間の2輪、自転車の安全性に疑問を持っている」という意見について、計画者は気に留めたほうが良いという感想を持った。全然知らない人がいくら昼間混んでいても夜は空いていて、その知らない道を二輪車や自転車がかなりスピードを上げて走ることがあり得る。そうすると、30 km/hぐらいで走っているのを想定してハンブを作ってももっとスピードが出てしまうので、稀なことかもしれないが事故になる恐れがある。計画上ではそのようなことに対する配慮も大事だろうなと思った。

**【副委員長】** 夜に関しては、先ほどの6ページの写真を見て頂くと、白い三角形のところはビーズが反射してくれる。ライトを点けてくれれば分かる。それから、自転車に関しては、どんなに出ても40 km/hぐらいであろう。そのぐらいスピードの自転車では全く問題ないということでは体験して頂いていると思う。現に日本中各地にこれが設置されていて、もちろん夜間もついていて、そのような事故が発生したというニュースは一回も聞いたことがないので、特に心配には及ばないと思う。

**【E委員】** 体験会に参加できなかったのですが、その際に聞いたかったことだが、歩行者優先道路の考え方として、鎌倉のように道が狭く、電柱が左右に立ち、車両が行き違いをするような道路にハンブを置いたときに、ハンブの上で車の行き違いがしやすいものであるのだろうか。蛇行するようなかたちで車が行き違いすることが多い中にハンブがあることで、車同士の行き違いがスムーズになるのかが分からない。要するに、一方通行で車が走る場合にはハンブの効果が十分あるのと思うが、道路であればハンブの上で車が行き違いをすることが実際に起こってくるだろうと思う。それから、歩行者にとっては安心であっても、車を運転する方にとっては今までスイスイと車が通っていたところの速度が遅くなることによる交通渋滞というのは考える必要はないのか。その二つを伺いたい。

【副委員長】まず、すれ違いの可否については道路の幅次第である。道路が十分広ければ、全部ハンプにしてしまえば問題なくすれ違える。狭い場合には、よくあるのは対面通行の道路であって、ハンプのところでわざと狭くしている事例がある。つまり、ハンプの両側は車が通れないように、まさに6ページの写真にあるように車の上を立ててしまっただけで一台しか通れないようにする。そこはどちらかが通り過ぎた後に反対の車が行くようにする。これは「狭窄」と言われており、ハンプの効果と狭窄の効果でますます車が走りにくい道にすることができる。とにかく、車が速く、あるいは多く走ることを抑制するには、そのような施策もあり得る。

電柱との関係はもちろん考えなくてはいけなく、車がうまくすれ違いができないようなところに設置するのはよくないので、それはその場所で皆さんと議論して考えることだと思う。どうしても置けなければ「交差点をハンプにしてしまう」というのもある。それから、「走りにくくしすぎることで渋滞が起きたらどうするか」ということについては、恐らくここは議論が分かれるところだが、そのぐらいにしたほうがむしろその道を使わなくなってくれる。幹線道路に行ってくれればありがたいということで、渋滞をむしろ恐れないという考え方もあるし、他に抜け道が何もない、その道しかないというところだと、どこまで走りにくくするのかについてはまたそこで議論が必要と考える。ハンプ一個置いたぐらいでは特に渋滞がひどくなるということはないと思う。

【委員長】「歩行者を優先する道路である」ということが前提なので、車の速度を落としたり、あるいはそのときに狭窄を加えてさらにスピードを落とさせたりして、車自身を通りにくくすることを目的にしたらどうか。どこでも構わず設置してしまうと逆に変なことになるかもしれないので、設置の前提としては歩行者優先道路の姿をしっかりと見せるということだと思う。

【H 委員】そのハンプの仕様というか高さ・幅というのは国土交通省で決められているのか。

【副委員長】技術基準というのを作っていただいて、高さ・長さ・形は決めて頂いた。幅は道路ごとの幅に応じて決めて頂く。

【H 委員】それは全国统一なのか。

【副委員長】その通りである。

【H 委員】そうすると、自動車というのはそれぞれ違うと思うので、車によってはこすって損傷したりする問題が出てくると思う。その場合の保障はどうするのか。

【副委員長】そこはもちろん考えていて、要するに「車検を通るような車であれば問題ない」ということであり、不正改造したような車は挟まってしまう可能性があるが、それはその方が悪いので特に問題はない。

【委員 長】実際には既に設置されている事例もある。例えば、大きなホテルの入口にスピードを落とすために設置されている所もある。あれはそれ程きちんと作ってないから少しがたつとなるが、これは標準仕様でやっていけばあまり振動もないということである。他にはどうか。

【G 委員】これから歩行者の安全の問題をやるのだが、やはり市役所だけの実験というのはどうなのだろうと思う。どこかの道路で実験と称してやってみることも必要なのではないかなど考えた。一回、これは社会実験を行うことで認知をしていくのは大事なのではないか。

【D 委員】今回のハンプ体験には参加したのだが、以前、10 年ぐらい前に今小路でやった。そのときに副委員長の話をついたときに、あのハンプは日本のハンプではなくドイツのハンプで、あのときよりはずっとなめらかになって、工夫されて、今お話いただいたように高さや幅が計算されたようになっていて、「ここから先はハンプがある」というロードサインもついている、という話を聞いたのだが、このハンプを鎌倉市内のどこかに設置するという計画の元の実験をやったと思うのだが、そのどこに置くのかを決めるのは誰なのか。

【委員 長】その次の話題にだいたい関わるので、次の議題を説明して頂いてから議論したいと思う。

#### (5) 歩行者尊重道路整備路線の優先順位決定について

【委員 長】「客観的なデータをもとに決めていこう」という話があり、今回はそれを具体的に整理したいと思う。一番後のページにある通り、そういう客観的なデータで先にやるべきではないかと言われた小町大路に関係する町会の皆さんとこれから協議を重ねてできるところから始める。あるいは先ほど「実験をやったらどうか」という話があったが、具体的にこの場所を使って実験をやってみて、その上で皆さんと議論をして具体的にどこに設置するかを決めていこう、というのが専門部会の提案である。

【副委員長】念のために申し上げますと、これは報告事項ということである。18 ページのスケジュールを見て頂くと、「29 年度 3 月中に整備すべき歩行者尊重道路は決定したい」ということで、本来であれば今日この場で専門部会の提案である「1 位小町大路、2 位今小路通り」というのを皆さんに了承頂くということをするべきなのだが、それでは間に合わないということで前回の検討委員会で、専門部会に一任して頂いて、「専門部会の決定が決定である」ということで認めて頂いた。従って、先ほど事務局からあったように小町大路の折衝を始めて頂いているということで、既にこれは動き始めているということをお話頂きたい。

【委員 長】 前回の会合で、方法は一応議論していただいて、決定は専門部会に一任するという  
ことで進んだということであるので、この方法でこれから各自治会と話し合いが始まるという  
ことである。何か質問はあるか。

【E 委員】 もう決定事項だということなので確認をさせて頂きたいのだが、歩行者尊重道路、  
先ほど質問したときには「少し車を通りにくくすることで歩行者の優先が確保される」という  
ことであったが、今候補に挙げたところは正月などにバスが通る道であることを考えると、  
思い切った歩行者優先道路という施策とバスが通るという特性を考えた上で歩行者尊重道路を  
確保しようとする、施策がある程度限られてしまう。少し中途半端な歩行者優先道路の施策  
になるのではということについては、専門部会で議論された上で、「ここをやってみよう」と  
いうことになったのか。

【副委員長】 バスについては話題にならなかった。別の情報になるが、国の技術基準のハンプの  
上をバスが通行する場合には何の支障もないというデータが出ているので、この場所をバスが  
通ることは特に問題はなく、あまり考えずに色々な対策を取っている。

【E 委員】 車両を一方通行にするように道を狭めるというのは難しいのか。

【副委員長】 それはまさにこれからの、この地域の皆さんの議論で決めることである。

【委員 長】 他にはどうか。

【I 委員】 18 ページの「今後の進め方」というところの表なのだが、平成 30 年度はこのよう  
なかたちでワークショップをやりながら決めていくということだが、例えば年度ごとの整備本  
数の目標はあるのか。それと、優先順位はこういうかたちで 1 位から 8 位まで入っているのだ  
が、例えば 1 位は 29 年度にやって、30 年度に 2 位の今小路通りを予定していたのだが、周辺  
の町内会や商店街の合意が中々得られなかったということで次は 3 番目とか 4 番目とか、そう  
いう順序を変えながらやっていくのかどうか。そして、1 月 28 日のハンプ体験会をやった時  
に、これは今小路の方だろうと思うのだが、「既に実験をやって成果があるということをおわか  
っているのだから、また実験なんかやらないで早くやってくれ」という意見が確かあったと思  
う。だから、年度の整備本数が決まっていなければ、歩行者の安全のために、予算の関係は  
あるだろうが、できるならばどんどんやっていったほうがいいと思う。そのような整備計画や  
本数はどうなのか。

【事務 局】 年間の整備本数というのは決まっていない。まずは来年度検討して、まずは一箇  
所やってみて、それが成功事例になるかどうかはわからないが、そのようなものを市民の方が  
ご覧になって「さらにやりたい」とか「やってみよう」という動きがあると思う。そういった

ときにはまた検討して、体制を充実してやる、ということも考えている。順序については、生活道の安全対策というのはハンプだけではないと思う。ハンプとなるとやはりそこを使われるわけなので、地域住民の理解も必要かと思う。状況については町内会のほうに丁寧にあたって確認して、一緒に計画を立てて、地域に合った歩行者安全対策を進める必要があると考えている。3点目はもちろん、「早くやってくれ」という話がある自治会も、「うちはこれまでやってもらっていてやる必要があるんだ」というところに関しては、もう一度意向確認をする必要はあると思うが、そこらへんは臨機応変に対応していく必要があるかと考えている。

**【I 委員】** 歩行者尊重道路に指定されていないところで行うハンプも実際にある。先日も私がお話したように、そういった地域にいる。そうすると、この「歩行者尊重道路にはなっていないが既に合意が取れているようなところ」については、いわゆる割り込みというか別枠でもってこれをやってもらえるのかどうか。

**【事務局】** 地域の状況というのが、合意というのが一番大きなところだと思う。「歩行者尊重道路ではないから安全対策をやらない」というわけではないので、そこは位置づけがなかったとしても地域の熟度などを見て、関係課と連携して、市として安全対策をやっていく必要があると考えている。

**【副委員長】** 我々がここに集まっているのはもともとというか、休日の交通対策の議論で集まっているわけで。そういう観点から歩行者尊重道路が選ばれているというのはある。それとは全く別に、国のほうで今さかんにやっている生活道路対策や通学路対策という、交通安全事業というのがあり、その観点では全く違う道路が選ばれる可能性は十分にあると思う。それはそれで、たぶん違う部署の担当になると思うが、そちらで考えてもらうような枠組を考えていただくと思う。

**【委員長】** 歩行者優先とか交通安全の工夫はハンプだけではなくて、狭窄もあるし、そのようなものを含めて色々な手法があると考え。今回ここで選ばれたところについても、実際の周辺の沿道利用はどうなっているのかも考える必要がある。例えば、どこに自分の車庫の出入りがあるかとか、そういったことも含めてハンプを設置できるかとか、色々なことを具体の場所で検討していく必要があるかと思う。今お話頂いたように、交通安全という面で見れば他の切り口で、当然のこととしてこれからもついていく部分があるので、少し柔軟に見ながらこういうことがあれば早めに市に言って頂いて色々な方法で検討していきたいと思う。

**【B 委員】** 二点ある。一点目はデータの話だが、16 ページ目のところの表、「歩行者尊重道路の優先順位の結果」というところで、速度の話が重要なので「注意速度」というものと、30 km/h を超えている車の割合が出ている。これは生活道路の話ではないのだが、高速道路や幹

線道路で最高速度の指定をするときには、最近では 85% タイル値なので、真ん中のスピードではなくて速度の低いほうから見ていったときの 85% に相当する速度を実勢速度として捉えていく、という考え方がある。今回の「全体的に真ん中はここである」というのも重要な値だが、そこを通過している車の速い人たちはどのくらいのスピードなのか、というのを 85% タイル値で評価することが多いので、できればこの「注意」と書いてあるところの横に 85% タイル値の列を作って頂きたいと思う。そうすると結構、「注意」の並びと「85% タイル」の並びが変わってくるようなところも出てくるかもしれないので、それは基礎データとしては押さえておく必要があると思う。計算すればすぐ出るので、整理して頂ければと思う。二つ目だが、18 ページ目のところの、「平成 30 年度では同意が得られたらワークショップをしていく」というところで、これは専門部会でも何度か発言をさせて頂いたが、最後の確認の意味で発言させて頂くが、必ず、一番始めから丁寧に住民の方々にきちんと参画して頂いてこのようなことを進めていかないといけない。

もちろん、このようなことは道路の技術的な話だとか施工の話だとか、道路の関係の方々の意見や、規制の話が警察の方々にあるだとか、副委員長を始めとした専門家のこれまでの経験、他の地域での事例といった色々な情報があるのだが、例えば小町大路の問題を一番生々しく詳しく感じ取られるのは住民の方々である。住民の方々は 365 日そこに住んでいるわけだから、その方たちからの知恵や現場での課題や問題をきちんと収集するようなどころが必要である。なので、最初の課題の整理、計画から実際の施工のアイデアや道路デザインのアイデアとか、全部にきちんと住民の方もそこに関わるということもきちんと入れて頂きたいと思う。これから、例えば事故の件数だけではわからないような、ヒヤリハットの発生状況であるとか、そのようなことは ETC2.0 で見ていくというのものもあるが、やはり台数が限られていることもあるので、恐らくそこで生活している方の知恵というのは絶対に必要になっていくので、新しいワークショップで住民参画というのを丁寧にやっていくべきではないか。

**【委員長】** それぞれの自治体によって空間的な状況が違うので一般論では言いづらいが、実際に模型等を作りながら色々な工夫をしていき、どういった車が多いのかということに対してどういったデバイスを工夫するより有効か、ということも丁寧にやって頂きたい。他にはどうか。

**【C 代理】** 先ほど副委員長の答えに「休日など」という発言が出てきたのだが、この交通計画委員会の本来は、鎌倉市の相当ひどい、どうしようもない交通渋滞をどうにかしなくてはいけないということでバスのルートを考えるとか、こういう歩行者尊重道路を考えるという議論が始まった。休日にしたのは「分かりやすくする」という意味である。ロードプライシングに関する議論ではそのように対象を狭めたのだが、必ずしも休日だけのためにこの交通計画委員会があるわけではないと思う。

【副委員長】あくまでも「休日の渋滞を何とかする、公共交通を中心とするまちを作る」ということで過去 20 年やってきたと思う。ただ、スピンオフというとは何か、例えば歩行者尊重道路を休日によくすればそれは平日も同じ道路なわけだから、平日もよくなる。でも、議論のターゲットはやはり休日の渋滞問題だと私は認識しているし、たぶん中間取りまとめにもそのように記載されていると思う。検討委員会では総合計画をやっているわけではないと思う。

【J 委員】良いだろうか。今のところに関する事。実は私も気になっているのだが、副委員長から休日に関してのこととあったが、歩行者尊重道路というのは休日だけではないと思う。ロードプライシングだとかその他のことに関しては特異日でもいいのだが、歩行者尊重道路はやはり 365 日全部含めてやっている。今小路通りもたぶんそのような目的でやったと思う。そのあたりが少しはっきりしない。

【副委員長】もう一度言うと、基本的にはこの 20 年の取り組みは「休日の交通を何とかしよう」ということで議論してきたと認識している。「交通量を減らすロードプライシング」であり、「公共交通をもっと走りやすくする」「もっと歩きやすくする」ことが必要であり、議論のスタートは「休日の非常に歩行環境が悪い状況をどうしようか」という観点で入ったので、今選ばれている歩行者尊重道路は基本的には観光客が多く集まる道が中心になっている。でも、もちろんその対策が終われば平日もよくなっているだろうから、そこは問題ないと思う。一方で、議論の対象から外れる道路がある。朝の子どもたちの通学歩行者の問題がある。特に休日には問題があるわけではないというところは外れてしまっている可能性がある。それについては「平日も含む、通学路対策・生活道路対策」という別のスキームが必要になるだろうと思う。それは両立することは全然問題がないので是非検討頂きたいということをおし上げたつもりである。

【J 委員】今小路通りの歩行者尊重道路を検討した時は今のような優先順位はなかった。以前の専門部会が始まる前に、そのようなことを議論されていたのか。それとも、何とか実現したいということで、今小路通りの検討がスタートしたのか。その辺り、今回急にこの委員会で「歩行者尊重道路をやる」ということになると、また話がでかくなりすぎてしまう。もともと私がこの委員になったのは、「ロードプライシングをやる。だから協力してくれ」と言われて始めた。まあ、国土交通省の方がいるが、私は、「国土交通省はなし、特別委員会もなし、交通計画と専門部会だけでやればいい」と思っている。色々な意見が入ってくるとどんどん話が大きくなってしまう。

【委員長】前回、そのような経緯があつて、利用者の合意が取れなかったということをお二回繰り返すわけにはいかないので、今度は丁寧にやらせて頂くことになるかと思う。それから、休

日か平日かという話は、要は「一番混んでいるのが土日だった」ということは過去のデータから分かっている訳で、「そこをまずはきちんと検討しよう」ということでフォーカスされてきたのだと思う。今回はここに挙がっている通り、抜け道になってしまいそうな道路であり、そこに幹線を絞ってくると、どうしても同じ道に入ろうとする車が出てくる。「それは我々が狙っていることとは違う」ということで、抜け道については抜け道にならないようにしていこう、ということかなと思う。これから地元の皆さんと話をしていくわけなので、うまくスタートラインを切って頂いて、たぶん何回かは色々やりながら細部のかたちを選んでいくと思う。

「早くやろう」という意見と「実験をぜひやったほうがいい」という意見があったが、地元の方のご意向を見ながら検討を重ねていきたい。他はどうか。

**【H 委員】** 18 ページの「沿道自治会等との協働による整備計画」ということで、ワークショップを三回やるということだが、この沿道の町内会・自治会からは多様の意見が出そうなので3回では終わらないかもしれない。今度の窓口は道路課になるのか。

**【事務局】** 交通計画課が窓口になる。

**【H 委員】** 事務局は交通計画課で、道路課と合同で行うということか。

**【事務局】** その通りである。ワークショップ自体は交通計画課が行い、そのワークショップには道路課にも来て頂くような形で現在検討している。

**【H 委員】** それと、例えば標識を変えたり色々出てくると思うので、警察を入れないといけないと思う。だから、道路管理者の警察を入れるという検討もして頂いたほうがいいと思う。

**【委員長】** 当然、警察の方にもご協力を頂かないといけないし、安全な道路のかたちを維持するためには必要かと思う。それでよいだろうか。

**【事務局】** まずは地元当たっている状況なので、交通管理者のほうにも声掛けは当然させて頂きたいと思っている。

**【G 委員】** 大体話は煮詰まったのだが、30年度はこの委員会、それから専門部会、本来のやってくるロードプライシングのこととか何かで続けるのか。30年度の日程がほとんど出てきていない。歩行者優先道路の検討は、それはそれでどんどん進めてもらえばいい。我々がいちいちとやかく言う必要はなくなっていくと思うのだが、その辺はどうか。

**【委員長】** 重要な質問である。30年度の動きについてどの様なことが考えられるか。

**【事務局】** 1 ページの一番下に書いてあるのだが、平成 31 年度に市としてのロードプライシングの社会実験を予定しているので、こちらに向けた取り組みというのがまず大きなテーマに

なると思う。それに合わせて、国土交通省で「鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会」という形で進められているので、そちらとの連携も図っていかないといけないので、それらの報告と合わせ、市としてはロードプライシングの社会実験に向けた取り組みについて報告させて頂くことになると思う。

**【委員 長】** 交通実験についてはどのような情報を持っているか。

**【A 代理】** 先ほども少しお話させて頂いたように、機器設置に関して道路管理者や交通管理者と協議をさせて頂いているところである。概ねの目処がついたところで一度そういったことについて説明するための実験協議会を開催できると思うが、まだ調整中であり目処がついていない状況である。

**【委員 長】** 来年度の話なのでこれからやる部分もあるのだが、一つは国がやる交通実験というのが、実際にはここで議論したロードプライシングの交通実験をやることになると思う。新しい技術をできるだけ駆使して多くの方にストレスが少なくなるような形で設計する。同時に、実験段階ではできるが、それをずっと定常的に設置するにはもしかしたら法制度の改正が必要かもしれないので、これは特別委員会で専門家の法律の分野や警察の方にも加わって頂いて議論を重ねて、どうしたら制度改正ができるのかどうか、という判断もしなければいけない。

そして、そのような情報をここに挙げて頂きながら共有し、具体的に、今度は市民の皆さんと向き合っていく場としてはここが非常に重要な役割を果たすので、我々がきちんと理解をした上で、交通実験に対しても市民の意見をなるべく反映できるようにお願いをする。それから、我々自身が先ほどの歩行者優先道路の実験のように、個別の部分に関して手を打ちながら社会実験を迎えるというようなこともやらないといけない。具体的な日程を言えるような状態ではないのか。

**【事務局】** その通りである。国の実験協議会も今後の予定はまだ未定と聞いているので、お伝えすることはできない。市の交通計画検討委員会については今年と同様に年二回程度開催する予定である。時期についてはまた改めて皆さんにご案内させて頂けたらと思っている。

**【委員 長】** 平成 32 年がオリンピックなので、その前年にはいったん実験をやって、できればスムーズな交通状況の中でオリンピックを迎えたい。恐らく多くの方がオリンピックと同時に東京観光、日本観光をされるということなのでインバウンドの方も従来よりも増えるだろうと思う。どのように受け止めるかということにも少し知恵を絞る必要があると思う。まだ、オリンピック・パラリンピックの交通対策が出てこないの、我々も実はあちこちで同じような悩みを抱えている。オリンピック・パラリンピックのときにどのようにお客を運ぶのかという計画について早く数字を出していく必要があるのだが、中々出てこない。そこがはっきりしてく

ると今度はそれを加味した対応も考えなくてははいけない。これは特に市や県の方は何か情報をお持ちだろうか。

【事務局】市では特段情報はない。ただ、昨年輸送計画に関する打ち合わせというのは、顔合わせの会議が一度開催されたということである。

【委員長】県はどうか。

【K委員】私は部署が違うが、オリンピック・パラリンピックの部局ではそういったことも交えた会はあるのだが、具体的な会話は出てこない。

【委員長】その辺も常時出てくると思うので、このような場で共有しながら「どのように2020年を迎えるのか」というのは知恵がいりそうな気がする。

【B委員】オリパラの話が出たのだが、私の関わっている範囲内の話だと、バリアフリーやユニバーサルデザインの観点で、そういう障がいをお持ちの方、高齢者の方、特に外国人の障害をお持ちの方になると規格が変わってきたりするので、そういうときに、特にパラリンピックの時の会場までの安心安全スムーズな輸送をいかに実現するのかという、バリアフリーの話というのはかなり国交省の中でも進んでいる。それと同時に接遇、おもてなしという話が委員長からあったが、そのような障害をお持ちの方に対してどうやって接するべきなのか、という根本的な考え方が昨年度、内閣官房のほうで取りまとめがあり、今年度、交通事業者向けのマニュアルやガイドラインを作っている。後は、観光庁を中心として検討していることは、鎌倉のような日本を代表する観光地域の観光協会や旅館が、どのように障がい者の方をおもてなしすればよいかといったマニュアルを作成しようとしている状況である。総量的な話は、私はあまり関わっていないので全然分からないが、パラリンピック関係はそのような話が進んでいる。組織委員会から各会場までの、パラリンピックの間の輸送をどうするかという話も来年度からかなり具体化するということは聞いている。

【委員長】まだまだやることが多いということかと思う。来年度もこの委員会を継続させて頂いて、議論の場として有効に活用させて頂きたいと思う。最後に何かあるだろうか。よろしいか。概ね約束の時間なのだが、最後に皆さんのほうから何か発言があれば伺いたい。

【C代理】意見なのだが、配られた交通計画検討委員会条例の第一条の「趣旨及び設置」という三行の中に「休日等」ということはひと言も書いていないので、それほど大事なことであったら、「本市の休日の交通政策を」だとか「休日の交通計画の策定を」と言うべきだろうと思うし、今のようなオリンピックみたいにある期間ずっと通じてやるものについてどうだこうだ、という話は、休日だけだったらしょうがない話じゃないかと思うので、これは意見であるが、

この交通計画委員会の設置というのは、あくまでもこの第一条に書いてある範囲ぐらいで広く関わるものだと思って議論したほうがいいと私は思っている。

**【委員長】**先ほど私の意見を申し上げたが、結果的に交通量を並べてみると多いところで議論することになると私は理解している。必ずしも「休日だけやる」ということでもないだろう。そこをまず通らないと全体が通れないだろうと理解している。幅広く議論をしてもらいたい。

それでは、以上をもって第14回の検討委員会は閉会させて頂くが、市のほうから何か連絡事項はあるか。

**【事務局】**それでは今後の開催予定について説明する。次回、第15回検討委員会については、先ほどお話しさせて頂いた通り、来年度以降に皆様に連絡させて頂くのでよろしく願います。最後に、お手元に配布させて頂いた中間取りまとめについては、会の冒頭で説明した通り、会の最後に回収させて頂く。

以上