

日時 平成 30 年 11 月 30 日（金） 午前 10 時 00 分～午前 11 時 40 分

場所 鎌倉芸術館 3 階 会議室 1

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 1 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。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 30 年度の検討委員会等の取組状況

【委員長】A3 資料 1 ページ目の説明について、質問があればいただきたい。平成 31 年度に実施する(仮称)鎌倉ロードプライシングの社会実験に向けてデータを収集し、制度設計をしている段階なので、本年度末にまた専門部会で詳しく検討していただきたい。

(2)20 の施策等の取組について

【委員長】新しく加わっていただいた委員の方には少し背景を説明した方が良い。平成 8 年に交通計画に対する検討会を鎌倉市が設置し、様々な施策を検討してきた。その結果、約 20 の施策案が出され、それを着実に一つずつ実行している状況である。未だ実行されていない施策

については重ねて検討しており、今日報告があったような点については政策が拡充されているということである。そして、これまで長く取り組んできたものが、(仮称)鎌倉ロードプライシングである。他の施策についても交通実験を行いながら重ねてきたが、残念ながら中々交通渋滞が解消できていないという実態があり、今日に至っている。では、今の取り組み状況について質問があればいただきたい。よろしいだろうか。

(3) (仮称) 鎌倉ロードプライシングについて (国土交通省実験協議会の報告)

【委員長】今ご紹介があった新しいデータについて説明していただけるか。

【A 代理】今日は追加資料として、秋の紅葉での、観光シーズンの鎌倉の交通混雑状況について、先日の3連休の時の交通状況を速報で調べさせていただき、今日マスコミの方にも発表している資料を配らせていただいている。趣旨としては、資料2ページを見て欲しい。左側のグラフが、鎌倉地域での道路が、県道以上の道路で26km/hあるのだが、そのうち朝7時から夕方7時までの12時間の平均利用速度がどれくらいになっているかという比率を示しているものである。年末年始以外で「観光客が一番多い」が、6月のアジサイ期である。その次が紅葉の観光シーズンであるが、観光客が多いアジサイ期と今回の3連休の旅行速度分布が概ね同様で、速度の低下が厳しいものだった。朝7時から夕方7時まで「平均速度が10km/h以下」というのが全体の2割。「20km/h以下」という道路が全体の5割。合わせて7割以上が20km/hを下回っているという状況が続いている。なおかつ、平均速度を比較すると、アジサイ期の土日の速度よりも大体の区間で遅い。右側の図の赤い路線は平均速度を比較して低いところを示しているのだが、大体の区間でさらに下回っている。3連休になると、今回は天気がよかったということもあると思うが、かなり交通状況的に厳しい状況であったことがわかった。3ページについては、急制動を示している。加速度マイナス0.3というのはイメージが持ちづらいと思うが、「1秒間で10km/hから0km/hに持って行く」という定義である。車中で割とガクッとくるようなブレーキをした場所を示している。アジサイ期でも、主要路線の他に、辻説法通りなどで急減速の発生状況が把握できたのだが、今回の3連休だと、さらにアジサイ期を上回って一般道路の方では約2倍、生活道路でも約3割増加という結果が出ている。いわゆる観光時期ピークとして私どもが捉えていたアジサイ期と相当、もしくは上回るような具合で危険な状況が11月の3連休で起こっているとわかった。4ページに時間帯別平均旅行速度を載せている。黄色で示しているのが、「アジサイ期と比較してさらに5km/h以上下がっているところ」である。つまり、7時台や18時台に出ているということは、アジサイ期であればある程度解消し、まだ始まっていないという段階であったところが、今回の3連休だと朝7時からアジサイ期に比較して5km/h下がっており、17、18時になってもまだ5km/h低い。つまり、「始まりが早くて、夕方もまだ続く」という状況が続いていた。最後のページに今回鎌倉

市内に私どもが置かせていただいたカメラの映像をつけている。「各地かなり人が多く、また混雑もあった」という状況である。今回の3連休においても厳しい状況であったという報告として、以上である。

【委員長】何か質問はあるだろうか。

【C 委員】今日いただいた資料は良くわかったのだが、この傾向とすれば、A3 資料の鎌倉地域の交通状況についてのバスの運行状況等も、やはりこのデータを比例して全て遅くなると考えて良いのか。あるいは後ほどデータがまた精査されて「バスの運行状況等に関してもこういう時期はこうであった」という資料を改めていただけるのか教えていただきたい。

【委員長】A3 資料 7 ページに出ている「バスの運行状況」というのが新しいデータとして出てくるのかどうか、ということだと思うが、如何だろうか。

【A 代理】今回追加でお渡しした資料は、ETC2.0 を積んでいる車のデータを速報で収集したものである。6 月のアジサイ期のバスの運行状況については調査員を乗せており、特別に人手配して調べたかたちである。今回の3連休はターゲットをバスに絞っておらず、6 月のアジサイ期と同様な運行状況についての調査は行っていない。しかし、道路を普通の車が流れている状況というのが先程の混んでいる状況であったというので、バスも同じような速度でしか走れないというのは類推できるかと思っている。そのため、混雑状況としては厳しいものであったと言えるかと思っている。

【委員長】今回はバスの調査員による調査は行っていないが、一般車両の中にバスも入っているので同じような速度ではないか、ということであった。

【B 委員】国土交通省の追加資料についてだが、渋滞の発生状況ということで、10km/h 未満と 20km/h 未満とピークが赤でグラフが出ていると理解できたのだが、私の肌感覚では平均 20km/h というのはマラソンランナーと一緒にため、鎌倉から流入流出する車の速度としてはかなり速いというイメージがある。それを渋滞という定義を置かれるのに対して、「20km/h 以下の状態は渋滞である」という定義がそこにあるのかどうかを伺いたい。

【A 代理】規制速度が大体 40km/h というのが一般道路であり、速度が低い状況というのは、閾値として 20km/h を一つ考えている状況である。従来であれば 40km/h 程度で走っていたところが半分以下でしか走れないということで、かなり交通的には厳しいものであると考えている。

【委員長】渋滞の列ができゆっくり走っているのが 10km/h 以下であり、走っては止まるを繰り返すなど、思ったよりも走れていないというのが 20km/h という考えである。

【B 委員】操作的に、あたかも「鎌倉は渋滞しているぞ」というイメージを作りかねないという疑いを持つ。10km/h 以下は分かるのだが、10km/h から 20km/h の間というのは肌感覚的には僕は渋滞とは呼ばないと思う。それは、「一日のうち 7 割が渋滞している」というデータのイメージというか、情報操作とまでは言わないが、見た人の感覚で「鎌倉は渋滞がひどいな」というのを強調しているようにも取られかねないのでは、と感想として感じた。

【副委員長】今日配っていただいた国土交通省の資料 4 ページに「時間帯別平均利用速度」というのがあり、赤いラインが流入速度である。これを見ると 4km/h や 5km/h という数字があり、4km/h というのが大体人が歩く速度である。このぐらいの速度になるということを示している。これは鎌倉の方も実感しているものと概ね近いものであり、「歩く方が速かった」という会話になる、というのに合っている結果がここに出ている。そういう意味で、国土交通省が使う「渋滞」と鎌倉で皆さんが使う「渋滞」とは、少し違う感覚で思っているということである。しかし、ここにしっかりと肌感覚に合った結果は出ている。

【D 委員】国土交通省の追加資料の 2 ページを見ると渋滞の発生状況がアジサイ期と今回の 3 連休とで同じような状況であったと見て取れるのだが、一方で 3 ページの渋滞発生件数を見るとかかなり数字が違うのではないかと思う。主要路線だとアジサイ期は 420 回、11 月の 3 連休は 1200 回という結果であり、同じ渋滞発生状況なのにこれだけ変わる理由はあるのか。

【A 代理】こちらについてはかなり極端であると思っている。アジサイ期はピークと称しながらも実は天気等の影響もあるのではと思っているところである。観光ピーク、観光客も多い時期ということで承知していたが、今回の 11 月の 3 連休は天候もよかったため、その影響もあるのではと考えている。いずれにせよ、生活道路の方にまでそのような事象が起こっているということが確認できている。回数的にも、発生回数としても多いということがわかった、というのが今回の着眼ではないかと思っている。

【D 委員】理由はわからないのか。

【A 代理】なぜ多いのかについては直接的なところはわからなかったが、天気がよかったことや、人の出がかなりよかったなどであると考えている。反対に、アジサイ期の土日は梅雨のシーズンなので一般的には天気が悪いというのが要因ではないかと考えている。

【委員長】詳細のデータを重ね合わせれば理由を判明することは可能かもしれない。

【E 委員】3 点伺いたい。まず、A3 資料 5 ページ左上の記載事項の、未来投資戦略 2018 は、当委員会の今後の活動の方向性を記載するものとして受け止めて良いのか。例えば、今みたいにラインというよりむしろエリアということで捉えているのでは、ということである。それか

ら、市民生活もさることながら、観光資源の有効活用に非常に力を入れてやられている。そういった点でも今後の方向性を示唆されたものと受け取って良いのか。2点目は、平成28年2月4日に行われた第10回検討委員会で委員長が「ロードプライシングを実行しようと思うと、法律のいろいろな課題をクリアしていかなければならない」とおっしゃった。この未来投資戦略2018が閣議決定されたことによって法律上の課題がクリアしやすくなった、と受け止めて良いのだろうか。当時、議論の例として「条例を作成し法定外目的税で課税する」や、「道路無料公開の原則の解釈論」等が想定に上ったと思うが、そういったことの確認である。3点目は、A3資料5ページで「観光資源を楽しむ、質の良い移動の実現」において、自動車や歩行者、公共交通に分けてそれぞれの課題を列挙されている。これらの実現のためにETC2.0等が設置されているが、情報収集、ITを活用した分析予測の作業はこれで十分だろうか。補完するような他の方法があれば教えていただきたい。例えば、観光客や交通事業者へ聞き取り調査をするなどが必要ではないかという点である。

【事務局】まず、鎌倉市の立場から発言させていただく。1点目の未来都市戦略2018の記述であるが、観光地において「交通需要調整のための料金施策」ということで、具体的には鎌倉市と書かれていないが、鎌倉は観光交通イノベーション地域ということで今回取り組みを行っているので、こういったことがロードプライシングに向けての取り組みの後押しとなっていると受け止めている。2点目だが、いろいろな課題があるということで、現在、市の内部での検討を行っているとともに、平成28年に立ち上げた特別委員会において注力的に法制度の課題等詰めていったのだが、平成29年にあらためて国の協力を受けて実験協議会を立ち上げ、さらには閣議決定も踏まえて、鎌倉市としてはバックアップをいただいているという認識である。その中で法律上の課題ということで、その点についてはまだ調整中であるが、後押しをいただいている。

【A代理】3点目であるが、A3資料5ページ左下のところ、既存のETC2.0、過般型AIカメラ、新たな要素技術を書かせていただいている。こちらについては新たな技術を導入することで、人と車の流動を分析する技術を現在選んでいるところである。実は、少し周知が足りなくて申し訳なかったのだが、一つ始めている。人の流れということで、携帯電話でGPS情報が取れるようになっているので、小町通りや八幡宮、北鎌倉が、1年前の3連休の時にどういう風に人が集まっていたか、というのを発表している。そのようなかたちで、人の流れという観点も必要であるということで、携帯電話のGPS情報を利用し、今回は人の流れも組み合わせで検討していくということも着手している。いずれにしても速報であるので、ETC2.0と組み合わせながら人の流れを把握したいと考えている。

【F 委員】1点伺いたいのだが、まず ETC2.0 の導入前、位置・速度・急ブレーキ・経路等ということで注視されているということだが、実際に現在やられていてどの程度把握されているのか。また、私自身現在十二所に住んでいるが、大体交通状態を見ると 365 日、午前 10 時を過ぎると渋滞している。その原因は何かというと、観光客の方もいるのだろうが、大型の観光バスが 10 時前後に鎌倉市内に入ってくることである。また、歩道を渡る人間が、歩道橋の下のボタンを押して信号が赤になっても車が止まらず、信号無視をしている。実際、止まらない判断がドライバーの立場としてはつくのであろうが、そういったことが往々にして起きている。それを見ると、現在 ETC2.0 と AI カメラでどの程度の今後の分析が可能なのかどうか。それから、実際に未来都市戦略 2018 ということでやられる中で、継続可能なものとして市民に、説明の段階で納得のいくような方向性でお話があるのかどうか。今回は初めてこの場に出させていただいたのだが、感じた話である。

【A 代理】ETC2.0 というのはいわゆる高速道路の支払いのためのシステムの発展版である。どこを通ったのか、どれだけの速度だったのか、どういうところで急ブレーキを踏んだのかなどが分析できるシステムで、通行している車の大体 4% ぐらいのデータになっている。ただ、その車だけが特別な動きをする訳ではないので、全体的な交通の流れを確認するには優れていると思っている。どのようなことがわかっているのかというと、主な道路の速度が概ね把握できる。カメラは交通量や大型小型等どのような車が通っているかということなど、交通量の計測に使っている。こちらについてもカメラを見て計測しているので、大概設置しているところを 1 日何台程度が通っているのか、分かる。特に現在は「車の動き」に重点を置いている。先程の携帯電話も使って、人の動きも全体的に捉えていけないか、と考えている。

【委員 長】大型観光バス、乗用車等の車種もカメラで加味して渋滞がどこで起きているか、どこで急ブレーキが踏まれているか、どこで事故が起きているかということが重ねられると、交通渋滞の理由が明確になると思う。今日初めての方も多いのもう一度おさらいさせていただくと、A3 資料 1 ページに、様々な部会について書いてある。左から二つ目の鎌倉市交通計画検討委員会が今日の検討委員会である。それ以外にももう少し関係者が深く協議する会ということで専門部会がある。また、鎌倉市交通計画検討委員会特別委員会というのがあるが、これは平成 25 年の秋に市長から「ロードプライシングを正式に検討してみたい」という要請を受けて、その後「どういう問題があるのか」という議論をして、制度面でいくつか解決すべきことがあるのではということで、法律や税の専門家に集まっていただいて意見を聞くという会議である。これは鎌倉市交通計画検討委員会から出てきた特別委員会として動き出したものである。それと同時に国土交通省が「こうした新しい交通渋滞に対して ICT を使った取り組みをやるべきでは」ということで国の方針として出され、国がまさに法律について「こういった

ことができそうだ」ということについて検討しており、実験というベースでやれる話と、それを常時やれるようにするにはどうしたら良いかなど、何段階かあるかと思うが、現在は実験協議会というのが動き出して、そこで今日の様々なデータを見ながら何をすれば良いかを検討し、それが特別委員会の方で協議され、「こういう制度ならどうか」という話を経て、専門部会で検討し、最後にこの検討委員会ではかり、良ければ開始するという、ステップだと思っている。20年前当初からロードプライシング施策を、20の施策の一つとして上げていた訳だが、当時は今のようにICTが普及していない時代であったため、「バーを上げ下げしてそこでお金を取れるのか。そんなことできる場所がない」という話が議論としてあったが、現在になり様々な機器が出てきて、実際に他の国では実施されており、それを実は日本メーカーが作っているという状況があるので、日本でも十分やれるのではないかという話があり、もう一度取り組んでみようということで今日に至っている。もちろん、最終的に決めるのはこの検討委員会であるため、各委員会が勝手に動くことはない。実験協議会では久保田先生が会長を務めており、従ってこれは専門部会と深く連携が取れている。その中で、今日の段階ではどういう状況かということ意見をいただいている。1日中渋滞している日だけということではなくて、常時様々な日のデータが取れそうということだが、何か補足はあるか。

【副委員長】 大きな資料 6,7 ページあたりで紹介されているものは、当時の実験協議会の再掲ということだが、消防車や救急車に影響が出ていることなど、市民の肌感覚でしか知られていなかったことがデータとしてはっきりと示されたということで、非常に大きな意味を持つと思う。それともう一つ、今日は再掲に至っていないのだが、実験協議会 7 月 31 日の時の、国の方で出していただいた資料がある。一つは未来投資戦略 2018 のように「国の方針としてこういった課金を含めた施策をやる」ということに加えて「鎌倉の取り組みについて国が応援していく」という宣言を出していただいているとおり、それを見て確認し合ったのが前回の実験協議会である。

【C 委員】 それでは、ロードプライシングを導入するにあたって、効果があったと評価するのにこういうデータが数値で表されることで把握できる、という感じがするのだが、例えばいろんな課題があると思うが、ロードプライシングを導入した時に、流入流出の速度がやはり外に一番出てきているので、それが鎌倉の目指すロードプライシングの流入流出の速度が、例えば「4km/h は無理だが、20km/h なら許容できる」等、そういう判定の基準として実験協議会は話をしているのか。それは、「もしロードプライシングを入れたとしても、データとして 4km/h から 5km/h のままであればロードプライシングの意味がない」というような、そういう評価も材料として流入流出の速度は使われていくのか。

【副委員長】 シミュレーションということで課金された場合にこの鎌倉地域の交通渋滞がどうなるか、速度がどうなるかという分析をしている。そこが現在の速度に比べてこれぐらいになる、という比較をすることで効果が事前にもわかり、導入した後の比較もできる。その時の絶対的な評価というのは正直ないのだが、少なくとも肌感覚で今 4km/h だったものが 10km/h くらいになるということがシミュレーションで示されれば、やはりこれはやっていこう、ということになると思う。

【委員長】 評価基準として速度以外はないのか、という質問であると思うが、速度が全てなのだろうか。

【C 委員】 これは速度を出していただいているので、これからは流入流出速度によってロードプライシングの行く末を評価していくのか。それとも、他に AI とか ICT のいくつかの評価の仕方があって、それを相対的に判断するのか。評価基準の数値として何をもってデータを生かしていくのか教えていただきたい。

【副委員長】 「渋滞を何とかしなければいけない」という議論をずっとしているので、基本的には速度を使用する。ただ、速度の数字だけを見てもわかりにくいので、例えば「バスの所要時間がこう変わる」や「歩きやすさがこう変わる」、あるいは「歩行者の安心感がこう変わる」ということも加えて議論していくと思う。しかし、基本的にはやはり渋滞が緩和されるかどうか、つまり速度で議論していくのが基礎であると思う。

【委員長】 速度あるいは急ブレーキが事故や救急車の速度に結果的につながっているので、わかりやすさでいうと速度の指標がわかりやすいのだが、そこだけを目指るとシミュレーションが難しいので、ごく一般的な交通状況と発生率がどうなっているかという環境をとってみるともう少し説明がわかりやすくなるかもしれない。今回のデータを見ると渋滞が激しく、急発進急ブレーキが多いのと事故が増えているのが関係ありそうなので、そこを追求すれば、もう少しわかりやすくなると思う。まずは速度がわかりやすい指標だということである。

【G 委員】 先程、未来都市戦略 2018 についての認証ということで議論があったが、私ども商工会議所は従来からロードプライシングについては反対しており、そのうちの理由の一つが「法制度の問題」である。確かにここにあるように、料金制度の検討等をということで推進するとあるが、これは閣議決定の話で、このロードプライシングの前提状況となる法制度についてはまだ変わってない。さらに、鎌倉市において今のタイムスケジュールの中では平成 32 年度には社会実験を実施すると言いながら法解釈ができる総務省に、「見解を求めに行くという行動を起こしてくれ」というお願いを再三に渡っているのだが、その状況はどうか。

あるいは、今の期待感のままで社会実験の取り組みを迎えようとしているのか。説明していただきたい。

【事務局】 鎌倉市の取り組みは、未来都市戦略 2018 の位置づけを踏まえて、鎌倉市としては今年 8 月に総務省に要望書を提出している。具体的な協議はこれから実施するものであるが、その際にエリアに対する課金を法定外税として実施することを視野には入れていく旨を伝えたと、ところ、「そういったエリアの市民に関する課税というのは沖縄の伊是名村等でも法定外税としてはある」という話をいただいている。課題については協議をしていかなければならないが、そういったことで総務省の方に相談し、一緒にやっていきたいというかたちで進めているところである。

【委員長】 閣議決定された段階で当然そういった議論はある程度あったはずだが、国の方でもしどなたかご存じであれば紹介していただきたい。

【A 代理】 制度については本省内のため、存じていない。私はいわゆる鎌倉の実情は「ICT 等使って現状を調べる」ということに特化しているので、そこについては申し訳ないがわからない。

【副委員長】 まさにここの閣議決定の方向に従って、「法的に、あるいは憲法上許容される制度というのはどういうことか」ということを一生懸命考えていただきたい。市としては、後ほど話が出てくるがシンポジウムやオープンハウスで、「市の中でこの制度が許容される」という状況を作る方を進めて欲しいと言われてしていると私は認識している。

【委員長】 どのような議論があるかは、本省で決定次第、情報を公開させていただきたいと思う。

【G 委員】 先程の話は「総務省とはどうか」という話を申し上げており、「8 月に要望書を提出した」ということで話を伺ったのだが、これは現行法の中では総務大臣の承認が必要ということになると思うが、大事な書類なので、こういった情報については共有していただければいいと思う。

【委員長】 これからもそういう市の動きがある時は委員会ないし委員の皆さんに提供いただきたい。

【事務局】 委員の皆様には、後日送付する。

【委員長】 他には如何だろうか。よろしいか。

(4)交通シンポジウムについて

【委員長】これは「いつからやる」とかいうのはまだ決まっておらず、「これからやる」ということでよろしいか。

【事務局】オープンハウスについては12月から開催する予定で準備を進めている。意見交換会についても12月から1月、シンポジウムについては1月19日予定と書いてあるが、予定であり、確定した際には委員の皆様にはチラシなどを送付させていただきたいと考えている。

【委員長】シンポジウムについては確定ではないが1月にはやりたいということである。今の内容について如何だろうか。

【C委員】オープンハウスをする時の配布資料はどういったものを予定しているのか。ロードプライシングは、先程の流入流出の評価についても、これからシミュレーションを行い、実際にロードプライシングが鎌倉のためになるのかどうかという中で、「必ずロードプライシングはよくなる」というオープンハウスは、何を根拠に周知活動をされるのか教えていただきたい。例えば、鎌倉市が「いつ鎌倉にきても30km/hの流入流出を保証する」等の宣言をされるのであれば、私自身が聞いても「それはすごいな」と思うが、実際にその根拠というのはまだ私としては少しつかみ切れてないので、どんな資料を、どのようにして市民にお知らせするのか知りたい。

【事務局】オープンハウスの資料については今集めているところであるが、まずそもそもロードプライシングが認知されていないというのがアンケート結果からもあるので、まずは「ロードプライシングとは何か」という説明を行う。効果については国土交通省で取得されたデータを示したいと考えている。「流入流出速度は具体的にこうなる」というのを出せば良いが、まだシミュレーションの途中であり、そこについては説明せず、検討委員会で検討している課金の基本方針というところを説明したいと考えている。「こういう現状があって、具体的にはこうなる」というところが数値で示せば良いが、そちらについてはできる限り「将来はこうなる」ということを示したいとは考えており、それらについては現在検討しているところである。

【委員長】まだシミュレーションが間に合っていないからその結果は出せない、ということか。

【事務局】現在はそうである。シミュレーションについては検討委員会に報告した上で公開する必要があると考えているため、それらについてはまだ公開していない。

【委員長】「ロードプライシングとはどういうものか」ということについて説明するということか。

【事務局】その通りである。

【C委員】今日が11月30日なので、明日から12月になるが、如何だろうか。

【事務局】12月のうちに、実施したいと考えている。

【C委員】私たちもこのロードプライシングに関わっており、市民にPRするという立場にいると思うので、少し遅いのではないか。事前に「オープンハウスでこういうものを出す」というのが決まっているのであれば、今日「オープンハウスではこういうものを出す」というものを見せていただきたい、と感じる。

【委員長】如何だろうか。

【事務局】現在作成中のため、作成次第速やかに示したいと思う。

【委員長】基本的には委員会で出しているものしか出せないと思う。新しく作成はしないのではないか。

【事務局】その通りである。実験協議会のデータや課金の基本の方針といった、検討委員会でやったことを利用する。

【委員長】データのものは検討会の内容から抜粋するべきだと思う。

【事務局】そのかたちで確認を取る。

【委員長】ぜひ皆さんにもわかりやすく、「こういったものになる」ということを紹介して欲しい。

【事務局】承知した。

【委員長】他はよろしいだろうか。

(5)歩行者尊重道路について

【委員長】これまで「歩行者系にするべきではないか」といったような道路についての動きである。具体的にどういう工夫をしようとしているか、どんなことを実際やろうとしているかを簡単に紹介いただけるか。

【事務局】歩行者尊重道路の取り組みということで、A3 資料 9 ページをご覧ください。
平成 28 年度に鎌倉市交通計画の中で歩行者尊重道路の位置づけがあったのだが、新たに 5 路線追加し、9 路線について歩行者尊重道路の取り組みを進めようという流れになっている。その中で平成 29 年度中に評価基準として、交通事故の発生件数、自動車速度、ピーク時の歩行者自転車、そのようなものを採点し、どこを一番やるべきか、ということを出した。上位にあがったのが、小町大路(辻説法通り)で、こちらについて注力して、地元の皆さんと一緒に考えていこうという流れになっている。具体的な施策として、まずハンプは道路上に凸部を設けるというもので、手前が 2 メートル、平面が 2 メートル、下り 2 メートルということで全長が 6 メートルのスロープになる。これはスピードを抑制するための施策として検討している。または狭窄は、カラー舗装やボラードの設置により、道路を縮小させて車のすれ違いの際に速度を落とさせるものである。歩行者にとって安全な道路を地元の皆さんと一緒に考えている。また、地元から出てきた意見として、地元の方で看板を設置できないだろうか、という話がある。

【委員長】交通規制については大きく変えないということか。

【事務局】その通りである。交通規制については地元住民の方の公益性もあるので、今回は短期的に取り組めるものということで考えている。

【委員長】交通規制を考えない上で、歩行者を尊重するような道路にするには車の速度を下げるのが一番良いのではないかとということである。ハンプで少し乗り上げるような仕組みや、道路を狭くして速度を抑えないといけないと思わせるような工夫を実施するとのことである。今は地元の皆さんとそれをどこに設置するのが良いかを議論している。設置することについては理解いただいているのか。

【事務局】設置については、まずは社会実験としてやってみないと効果がわからないという議論をいただいている。設置場所については調整中である。

【委員長】ハンプは市役所の前に置いたりして皆さんに見ていただいたことがあると思う。実際には車庫の前にそういうものがくると邪魔になると思う人もいるため、どこに設置するのが一番効果的かを協議しているとのことである。質問はあるだろうか。「社会実験は 1 月や 2 月にやりたい」と書いてあるが、実際に行うのか。

【事務局】実験については土地所有者に理解をいただき次第、開催する予定である。現在調整中である。

【委員長】他に質問は如何だろうか。今後も地元と調整して取り組んでいただければと思う。今日の議題については以上であるが、全体で何か質問があればいただきたい。まだ施策等は途

中である。国土交通省の協力でカメラを多く設置させていただき、ETC2.0 も採れるようになって、交通状況を具体的に把握することができるようになってきている。これらを受けて具体的にロードプライシングの制度設計をどうするかを検討していく。あるいはそれを実際にやるにはどういうことがいるのか、ということを含めていき、国の方では閣議決定としてはそういうことも含めた説明があったようなので、ロードプライシングを実行する方向で工夫してもらえと思うが、ぜひ市や県と協力して頂きたい。各行政が協力しあってうまくやれるかどうかを含めていくことになると思う。制度設計の専門家の皆さんを通した上で、専門部会ではかり、検討委員会で決定するという流れである。今後のスケジュールは如何だろうか。

【事務局】 次回の検討委員会は2月か3月を予定している。その間に課題の解決等を行い、その上で結果を3月の検討委員会、その前の専門部会に報告できたらと考えている。

【委員長】 それと一方で地元の皆さんから協力や理解をいただければいけない訳である。オープンハウスあるいは意見交換会、さらには交通シンポジウムで、地元の皆さんとよく意見交換していただきたい。オープンハウスでは、ロードプライシングとはどういうものなのかというのを改めて周知して、何ができるのかをわかっていただくことが大事だと思うので、引き続きお願いしたい。他にはよろしいか。何か注意事項があればお願いします。

【事務局】 連絡事項だが、手元に配布させていただいた「鎌倉地域の地区交通計画中間とりまとめ」については参考内容であるので回収させていただきたい。以上である。

【委員長】 国土交通省の資料は良いのか。

【A代理】 これは公開済みなので持ち帰っていただいて構わない。

【委員長】 以上で第15回鎌倉市交通計画検討委員会を終了する。

以上