

鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

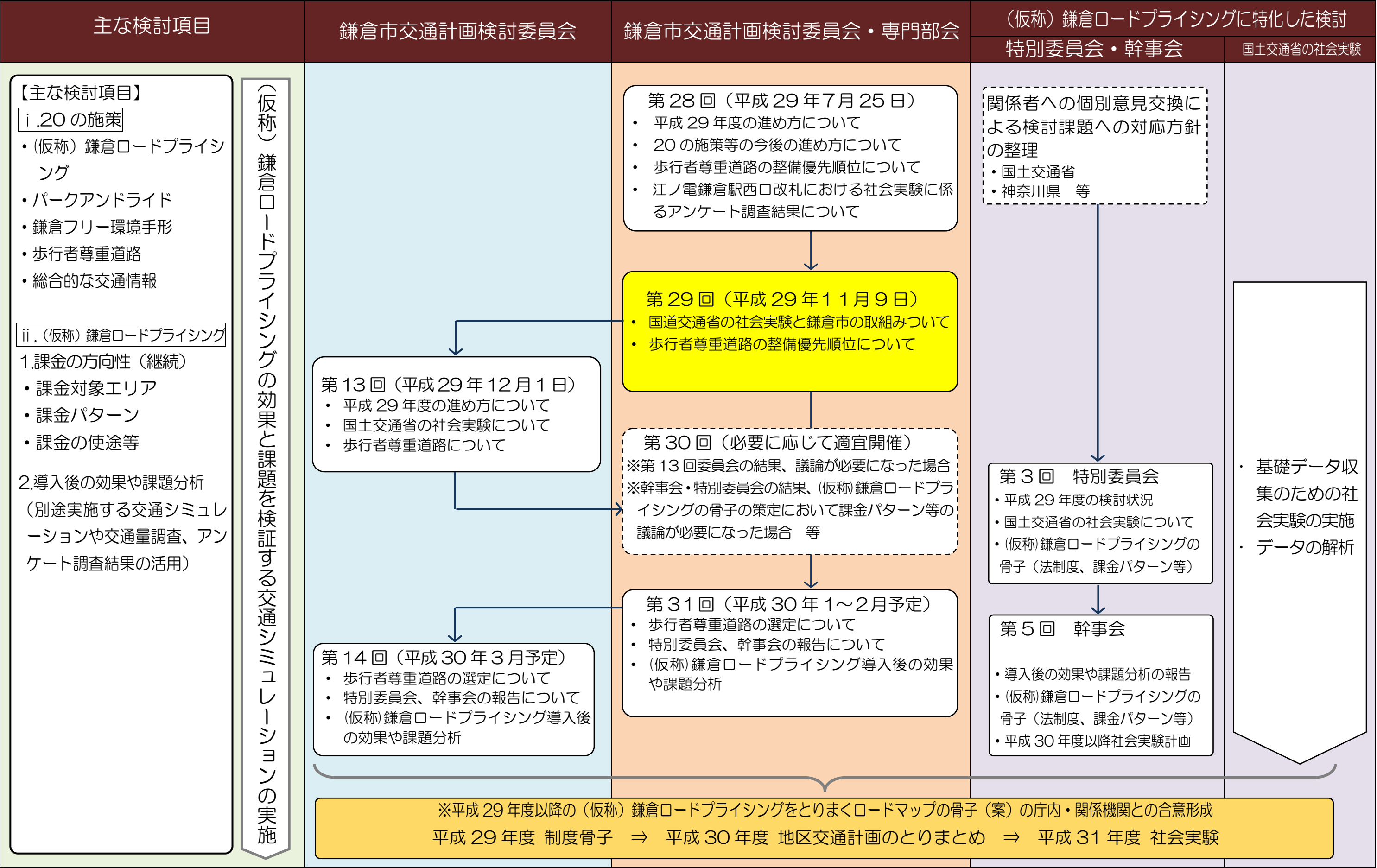
【第29回】

(目 次)

1. 平成 29 年度の検討委員会等の取り組みについて（案）	1
2. 第 28 回専門部会の主な意見.....	2
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	3
4. 歩行者尊重道路の整備優先順位について.....	5
1) 歩行者尊重道路の位置づけ、進め方	5
2) 本日の主な論点	7
3) 沿道自治会等へのアプローチについて	8
4) 評価項目と整備優先道路の選定方法について.....	11

平成 29 年 1 1 月 9 日（木）

1. 平成 29 年度の検討委員会等の取り組みについて（案）



2. 第28回専門部会の主な意見

♠：委員からの発言、◆：部会長の発言、♣：事務局の発言

◆（仮称）鎌倉ロードプライシングについて ※項目ごとに主な意見を整理

■スケジュールについて

- ♠実施するならばもう少し積極的に取り組まないとオリンピックまでに間に合わない。
- ♣現在は道路の活用の問題やETCシステムを持っていない自動車への対応等の課題を特別委員会で協議している。スケジュールは平成31年度までに（仮称）鎌倉ロードプライシングの社会実験を目指している。

◆20の施策等について

■パークアンドライド

- ♠（仮称）鎌倉ロードプライシングを進める上でパークアンドライドは非常に重要である。深沢地区の整備計画と連動して進められているのか。
- ♣深沢地区では長谷の大仏周辺の観光バスの待機用の駐車場を整備することを第一歩に始めたい。今のところはその後のパークアンドライドの整備は確定していないが、公共施設の駐車場として活用することを関係課に提案する。

■総合的な情報提供

- ♠市のホームページから交通情報を見ているか実態は分かるか。おそらく市のホームページから見ることはあまりしないと思うので、「観光情報等と一体となった情報提供」等、民間の活用が重要ではないか。
- ♣7月の海の日の前に公式Twitterを始め、去年の海の日の上三連休の混雑状況について公表している。Twitterは観光商工課でリツイートして広めてもらい、鎌倉の渋滞状況を周知している。

■交通シミュレーション

- ♠この会議で、交通シミュレーションの条件、シナリオ等の情報共有を図るのか。結果だけが報告されるのか。
- ♣条件については次回会議で公表できる部分は公表し結果についても当然公表する。

◆歩行者尊重道路について

【整備目標について】

- ♠歩行者尊重道路の完成目標は何年か。整備目標は1年間1路線とあるが、道路交通の改善は喫緊の課題であることから、このような進め方で良いか。

- ♣別途スクールゾーンの対策協議会において、カラー舗装などの対策を実施している。歩行者尊重道路は、財源的にも1年1路線で進めざるを得ない。整備目標は今の所設定していないができる限り早く進めていく。

【安全安心な歩行環境について】

- ◆歩行者尊重道路は「休日の歩行環境対策」であるが、道路は平日も使う訳である。通学問題などは市民の関心が高いため、道路の安全問題を考える部会の立ち上げを検討した方が良い。

【関連事業に合せた実施の検討について】

- ♠整備時期は、関連事業と同時期か、もしくは関連事業完成後か。また、関連事業と重なるのは9路線全てか。整備優先路線の評価基準（案）で決まった順位が関連事業との調整で変更になるのか。
- ♣9路線に関連事業があるか確認する。実際に歩行者尊重道路の整備事業をする道路課との連携を密にして効果的に進めて行く。

【歩行者尊重道路の沿道自治会について】

- ♠商店街も考慮した方が良い。

【整備優先路線の評価基準（案）について】

《評価方法について》

- ♠点数付けは各項目の深刻さが反映されていれば良いが、各項目の点数は同じ重みではないので総得点による評価はどうかと思う。要望が3路線ぐらい挙がってきた時に、総合的に検討するなら良い。

- ◆その場合は「誰が決めるのか」が重要であり、検討委員会が決めるのか、市が決めるのか要検討である。

- ♣歩行者尊重道路は全てを整備するので、優先順位は基本的に最低限必要なデータで決められるのが一番良いと考えた。スピード感と簡易さなども含めて考えたい。

《各項目の評価について》

- ♠歩行者の属性（住民、子ども、高齢者、観光客等）の視点は重要。数値化が難しいければ、「どのような人が使っている道路なのか」という整理が必要である。

- ♠ヒヤリハットは急ブレーキの回数だけではない。子どもたちに「どこで事故に遭いかけたか」などを把握することが必要である。

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

鎌倉市では、これまで検討してきた（仮称）鎌倉ロードプライシングの考え方をもとに、国土交通省が進める ICT 等の技術革新の活用やエリアプライシング等の制度検討と連携することで、検討課題への対応が進み実現性が高まると考えています。

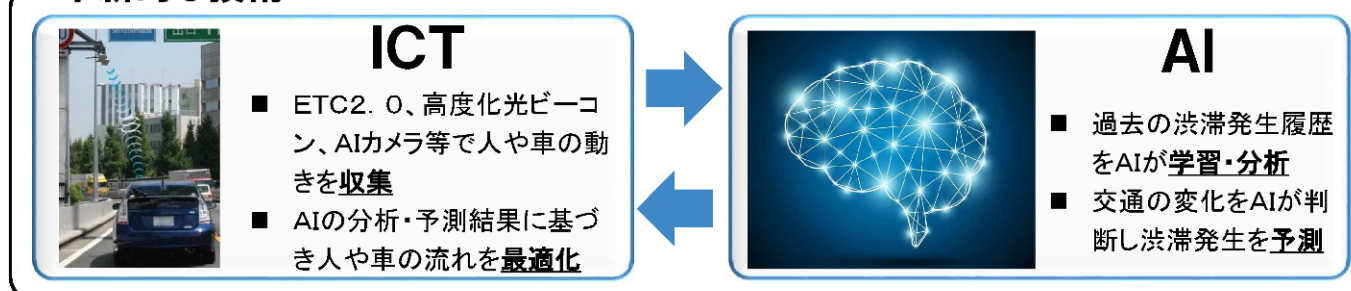
～ICT・AI を活用した観光渋滞対策～

- 国土交通省では、ICT（Information and Communication Technology）「情報通信技術」・AI（人工知能）等の革新的な技術を活用し、警察や観光部局とも連携しながら、**エリアプライシング**※を含む交通需要制御などのエリア観光渋滞対策に取り組んでいくこととしている。

※）交通渋滞や大気汚染などの交通問題の改善を目的に、一定の区域内を走行する自動車に課金をするもの

- こうした中で、**ICT による人や車の動向把握等の実証実験に着手するなど、エリア観光渋滞対策の実証実施地域に鎌倉市と京都市が選定された（平成29年9月7日）**

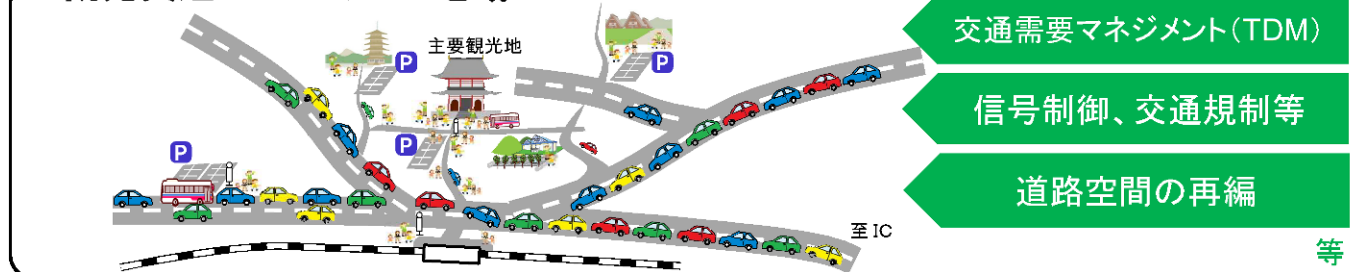
革新的な技術



ビッグデータ（観光客・車・公共交通等）

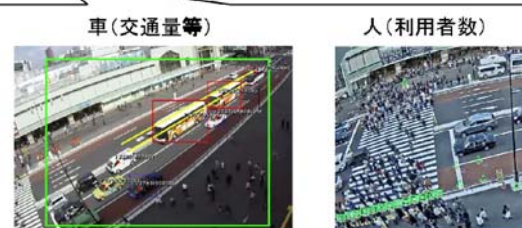
エリアマネジメント

観光交通イノベーション地域



AIカメラ

AIによる画像処理で交通量調査、自動車起終点調査をIT化



高度化光ビーコン

高度化光ビーコン

- ・渋滞情報・旅行時間情報
- ・信号情報等
- ・プローブ情報等

高度化光ビーコンと対応車載機との双方向通信により、交通情報（渋滞、旅行時間、信号情報等）の提供、プローブ情報等の収集

今後のスケジュール（案）

8月2日（水）～21日（月）
観光交通イノベーション地域の公募

※ 国土交通省で、警察や観光部局とも連携しながら、実験・実装を重点的に支援
※ 今後、エリアプライシングの導入を検討している地域

9月7日 地域選定

今後継続的に取組

実験（H29年秋以降、順次）

まずは、ETC2.0等の既存の技術を活用し詳細分析をした上で、H30年度より新たな技術の実証を行う予定

実装

他の観光地への展開

オープンイノベーション

（産・学）

- 新たな要素技術の公募（H29秋頃から）
- オープンデータ
- 新たなエリアマネジメント方策の提案

新技術を適用するための制度検討（官）

観光イノベーション地域の選定結果

鎌倉市・京都市

【選定理由】

地域の課題や、これまでの取組を踏まえ、面的に観光渋滞対策を行うエリアの絞り込みが行われている。

こうした地域の取組と連携することにより、ICT・AIを活用した観光渋滞対策の実装が期待できる。

今年度から、ICTによる人や車の動向把握等の実証実験に着手するなど、エリア観光渋滞対策の実証実施地域として選定。

軽井沢町・神戸市

【選定理由】

地域の課題やこれまでの取組を踏まえ、面的に観光渋滞対策を行うエリアの絞り込みを行うことが必要。

今後、対策実施エリアの絞り込みに向けた検討等を進めることにより、実験実施環境が整うことが期待される。

今年度は、今後の取組方針や実験計画等の更なる具体化に向けて、検討を行う地域として選定。

出典：国土交通省ホームページ

4. 歩行者尊重道路の整備優先順位について

1) 歩行者尊重道路の位置づけ、進め方

区分	名称	備考
平成8年の 鎌倉地域の 地区交通計画に 関する提言に位置 付けられている歩 行者尊重道路	①今小路通り	
	②小町大路	請願書を受け鎌倉郵便局 前交差点から小町大路間 を結ぶ道路を追加
	③海浜公園～周辺観光 拠点間道路	都市計画道路として整備 されている海浜公園前交 差点以南の区間は歩道が 確保されていることから 歩行者尊重道路の位置づ けを解除
	④江ノ電長谷駅前道路	
追加した 歩行者尊 重道路	⑤稲村ヶ崎駅近隣～極 楽寺駅～極楽寺切通 し～坂ノ下に抜ける 道路	請願書を受けて追加
	⑥佐助一丁目信号～御成 中学校前～鎌倉女学院 前に抜ける道路	//
	⑦県道藤沢鎌倉線から 長谷大谷戸交差点に 抜ける道路	//
	⑧若宮大路横須賀線高 架下付近から御成小 学校前交差点に抜ける 道路	専門部会での意見を踏ま えて追加
	⑨二の鳥居前交差点から 鎌工会館ビルに抜ける 道路	

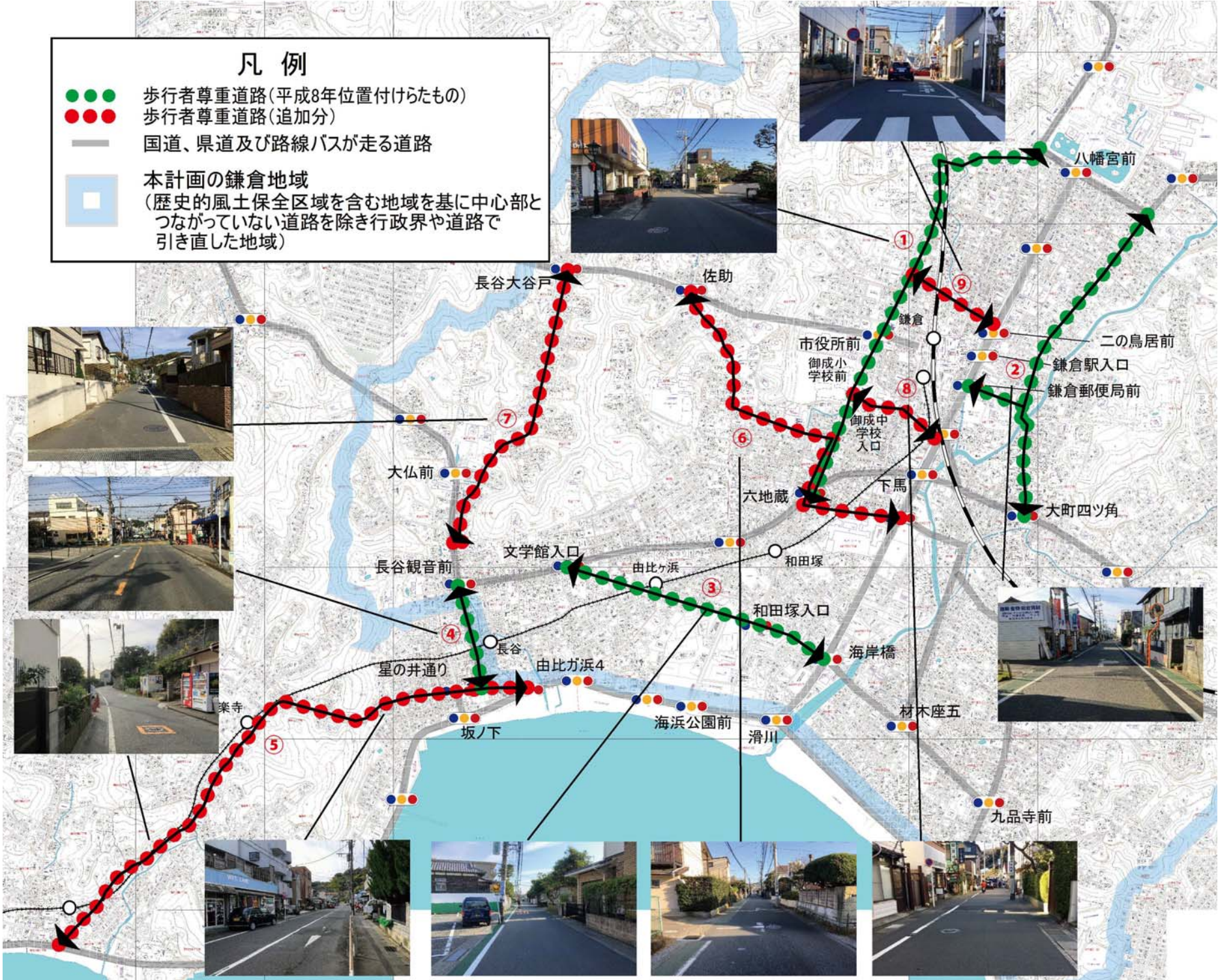


図. 歩行者尊重道路の位置づけ（第 28 回専門部会資料再掲）

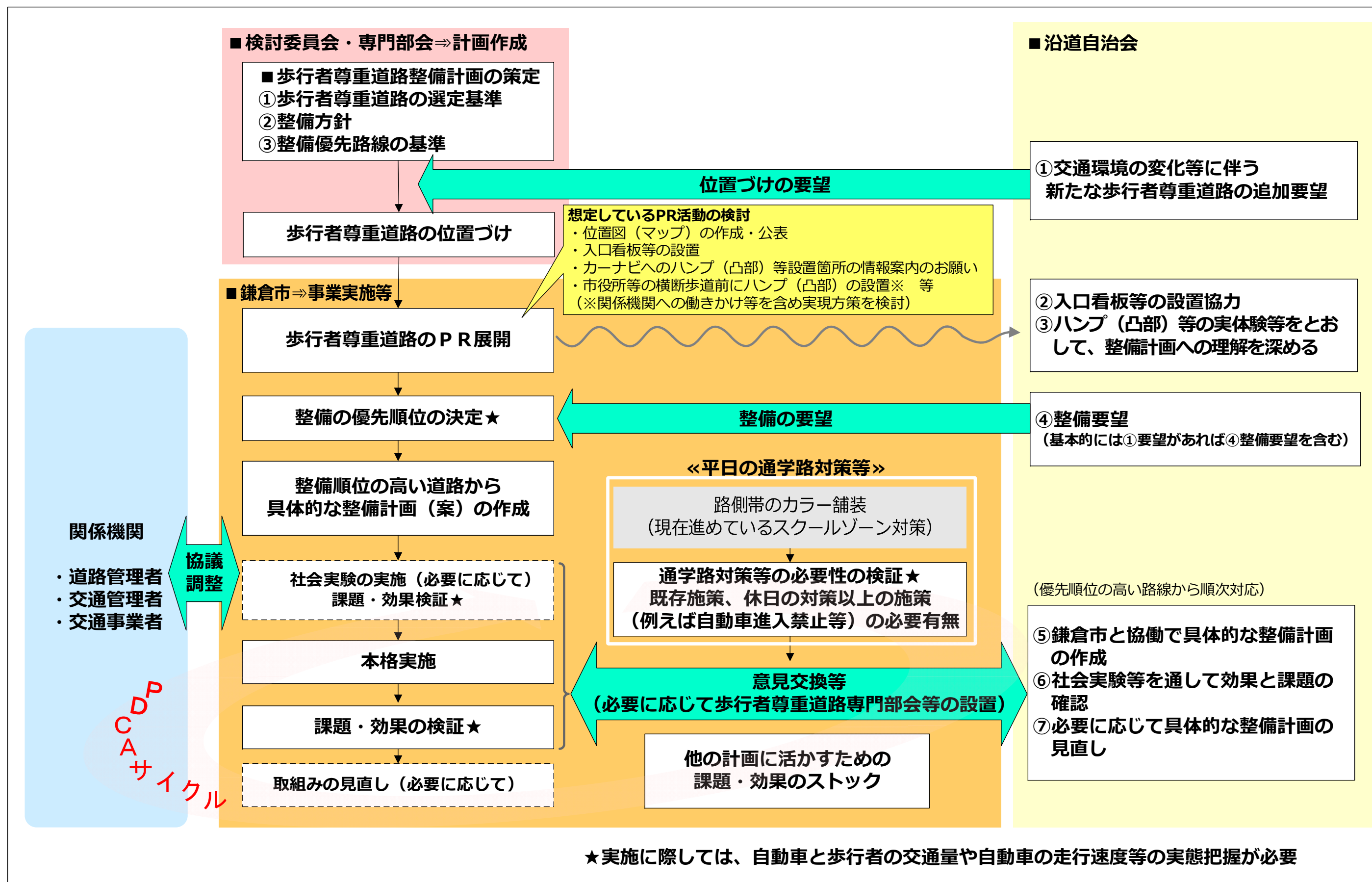
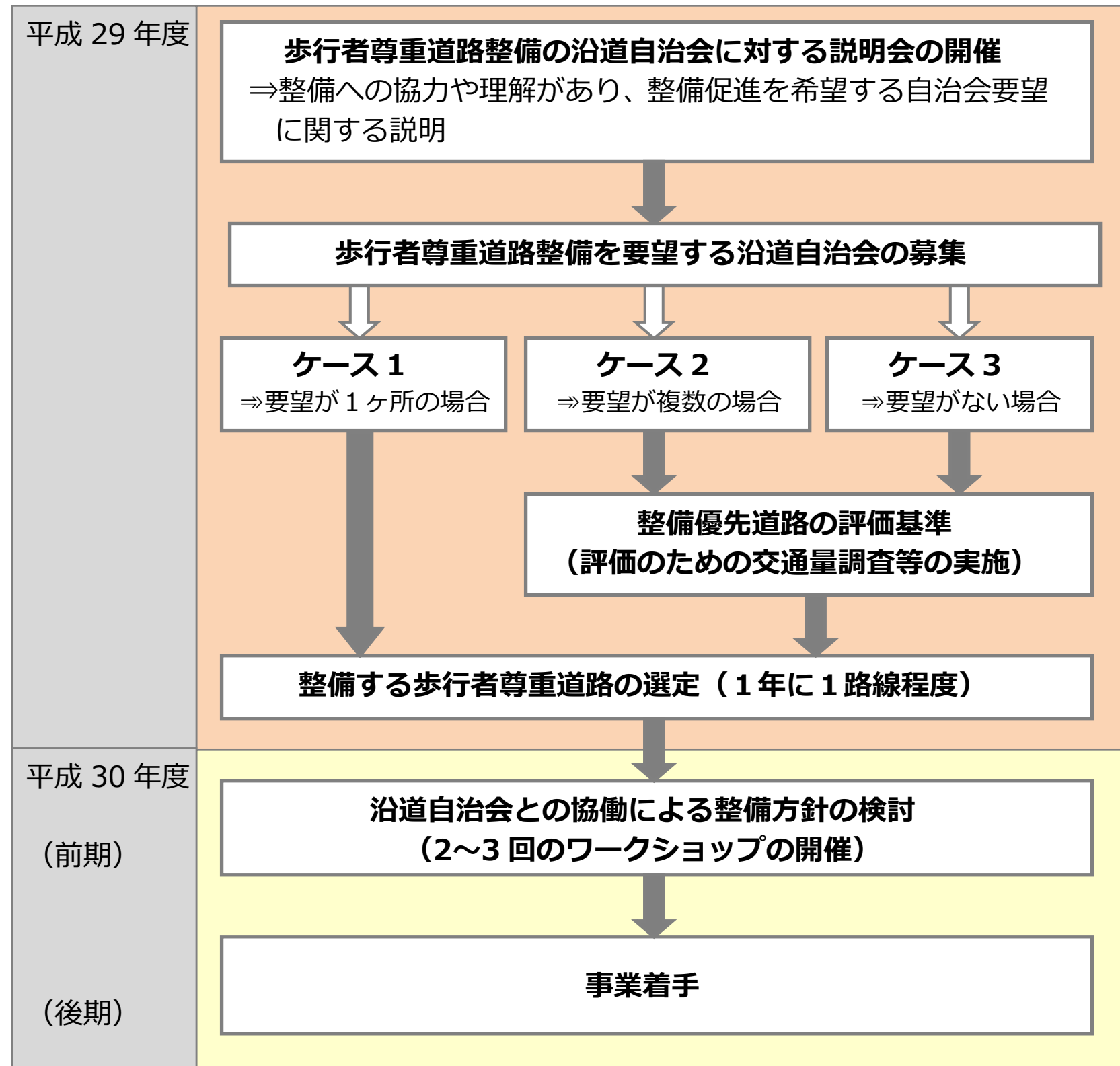


図. 計画から事業までの道すじ（第 12 回検討委員会資料再掲）

2) 本日の主な論点

第 28 回専門部会に引き続き、歩行者尊重道路の優先順位について議論します。

歩行者尊重道路の整備路線を選定する進め方（案）（第 28 回専門部会資料再掲）



「第 29 回専門部会の主な議題」

①沿道自治会等へのアプローチについて

第 28 回専門部会では沿道自治会から要望のあった路線を対象に、整備優先順位を決定することを考えましたが、1 路線に複数の自治会に係る路線もあり、さらに商店会を含めるとなると要望をまとめるのに時間が掛かることも想定されます。

スピード感を持って整備を進めるためには、どのような手順で沿道自治会等にアプローチすることが良いか議論します。

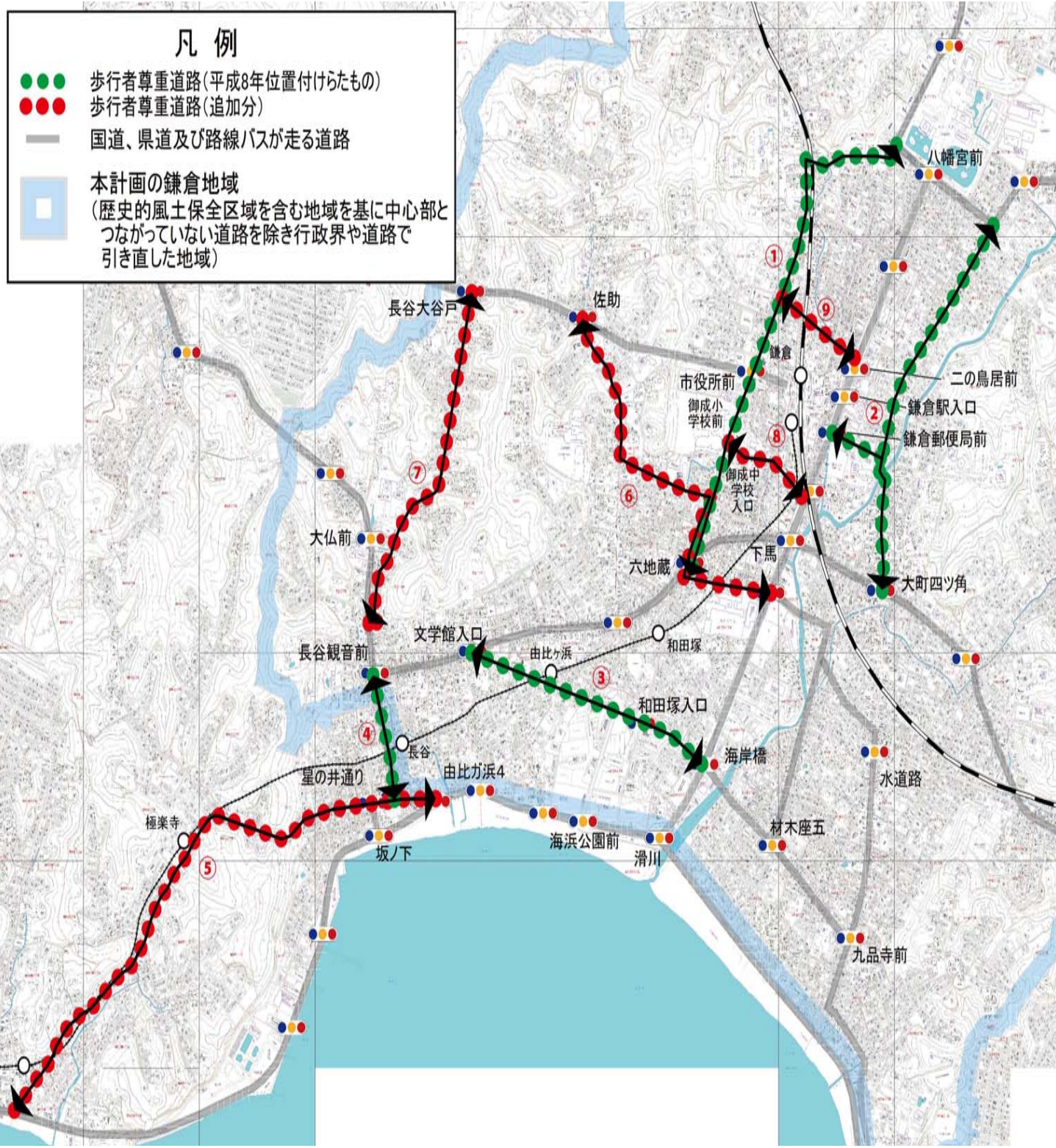
②評価項目と整備優先道路の選定方法について

どんな道路から整備すれば良いか、どのような方法で評価すれば良いか議論します。

3) 沿道自治会等へのアプローチについて

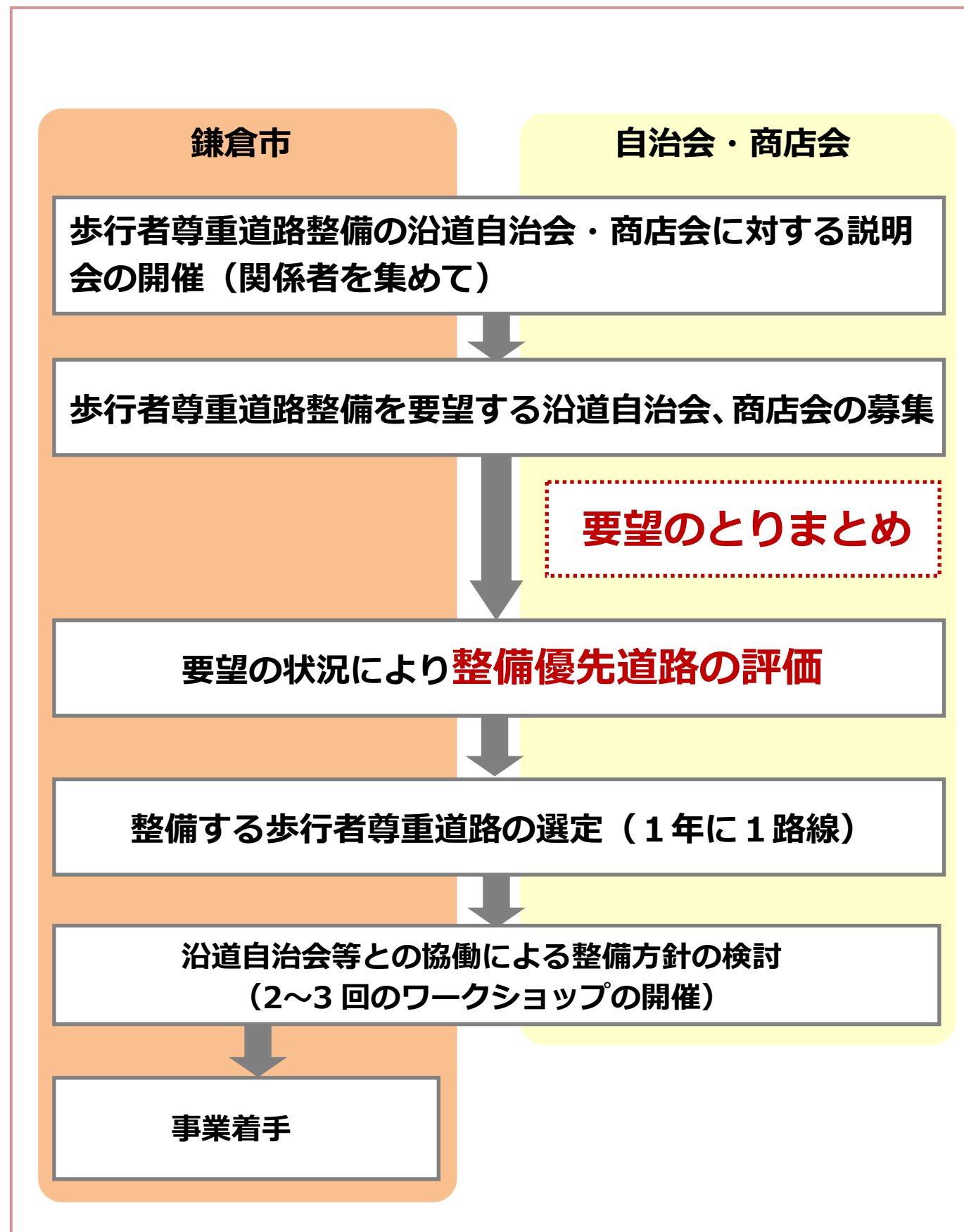
歩行者尊重道路に係る沿道自治会・商店会の一覧※

NO	歩行者尊重道路	沿道自治会等		沿道商店会	
		対象数	名称	対象数	名称
1	今小路通り	6	由比ガ浜自治会 塔之辻自治会 蔵屋敷自治会 御成町末広自治会 扇ガ谷下町自治会 雪ノ下岩谷堂町内会	3	鎌倉由比ガ浜商店街振興組合 鎌倉小町商店会 鎌倉西口商店会
2	小町大路	6	横町町内会 小町上町明光自治会 小町二丁目東自治会 小町上町東地区街灯会 小町元町町内会 大町八雲自治会	2	鎌倉横小路振興会 大町商店会
3	海浜公園～周辺観光拠点間道路	3	若宮町内会 由比ガ浜西自治会 長谷自治会	0	なし
4	江ノ電長谷駅前道路	1	長谷自治会	1	長谷駅前通り商店会
5	稲村ヶ崎駅近隣～極楽寺駅～極楽寺切通し～坂ノ下に抜ける道路	4	稲村ガ崎自治会 極楽寺自栄会 坂ノ下自治会 長谷自治会	0	なし
6	佐助一丁目信号～御成中学校前～鎌倉女学院前に抜ける道路	3	佐助自治会 塔之辻自治会 由比ガ浜自治会	2	鎌倉由比ガ浜商店街振興組合 鎌倉由比ガ浜中央商業協同組合
7	県道藤沢鎌倉線から長谷大谷戸交差点に抜ける道路	1	長谷自治会	0	なし
8	若宮大路横須賀線高架下付近から御成小学校前交差点に抜ける道路	2	蔵屋敷自治会 御成町末広自治会	1	鎌倉御成商店街協同組合
9	二の鳥居前交差点から鎌工会館ビルに抜ける道路	3	扇ガ谷下町自治会 八幡宮前自治会 小町二丁目自治会	3	鎌倉小町商店会 鎌倉表駅商友会 八幡宮前商店会

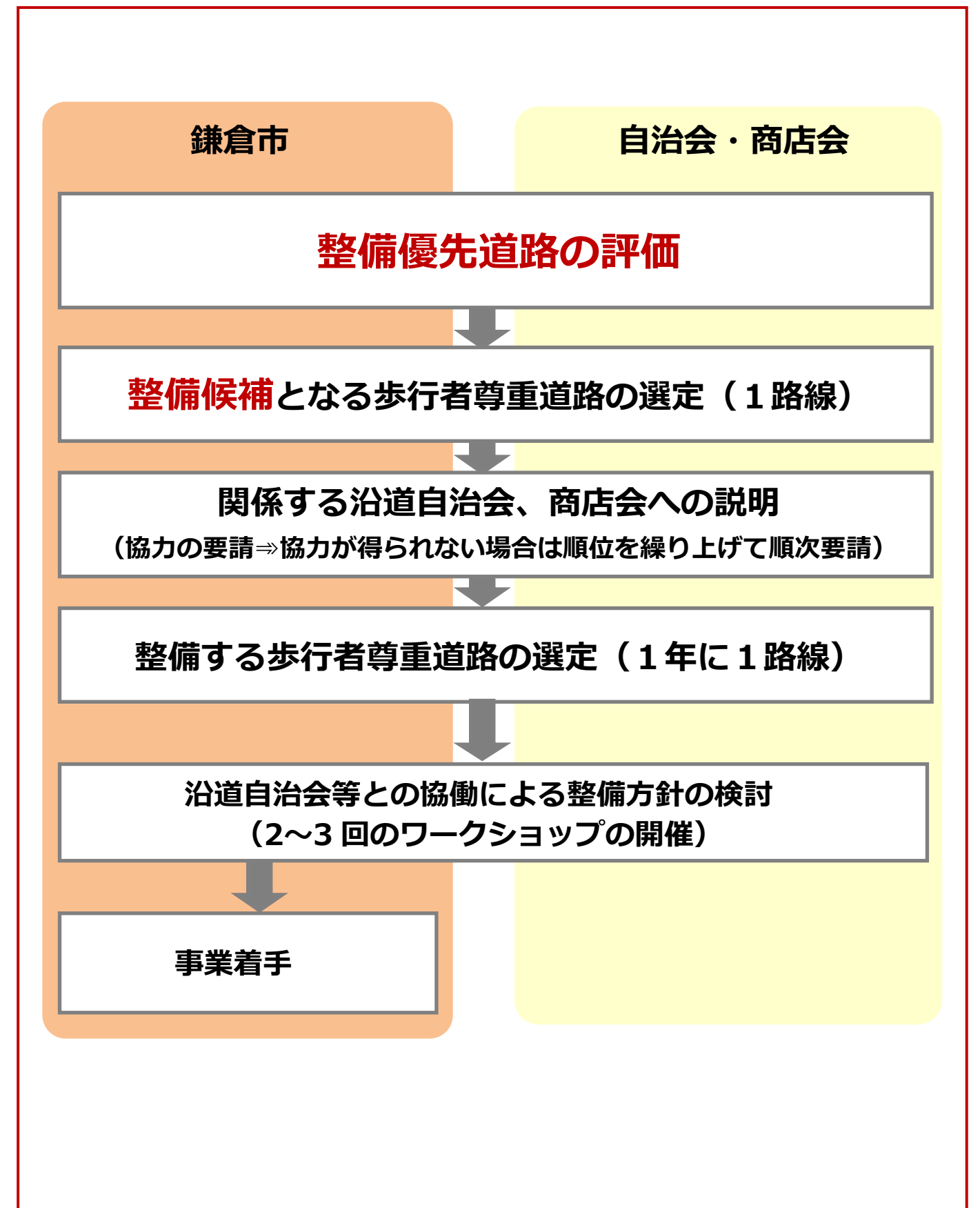


※現段階の調査に基づくものであり、個々に自治会等へアプローチしていく際には追加・変更等する場合があります。

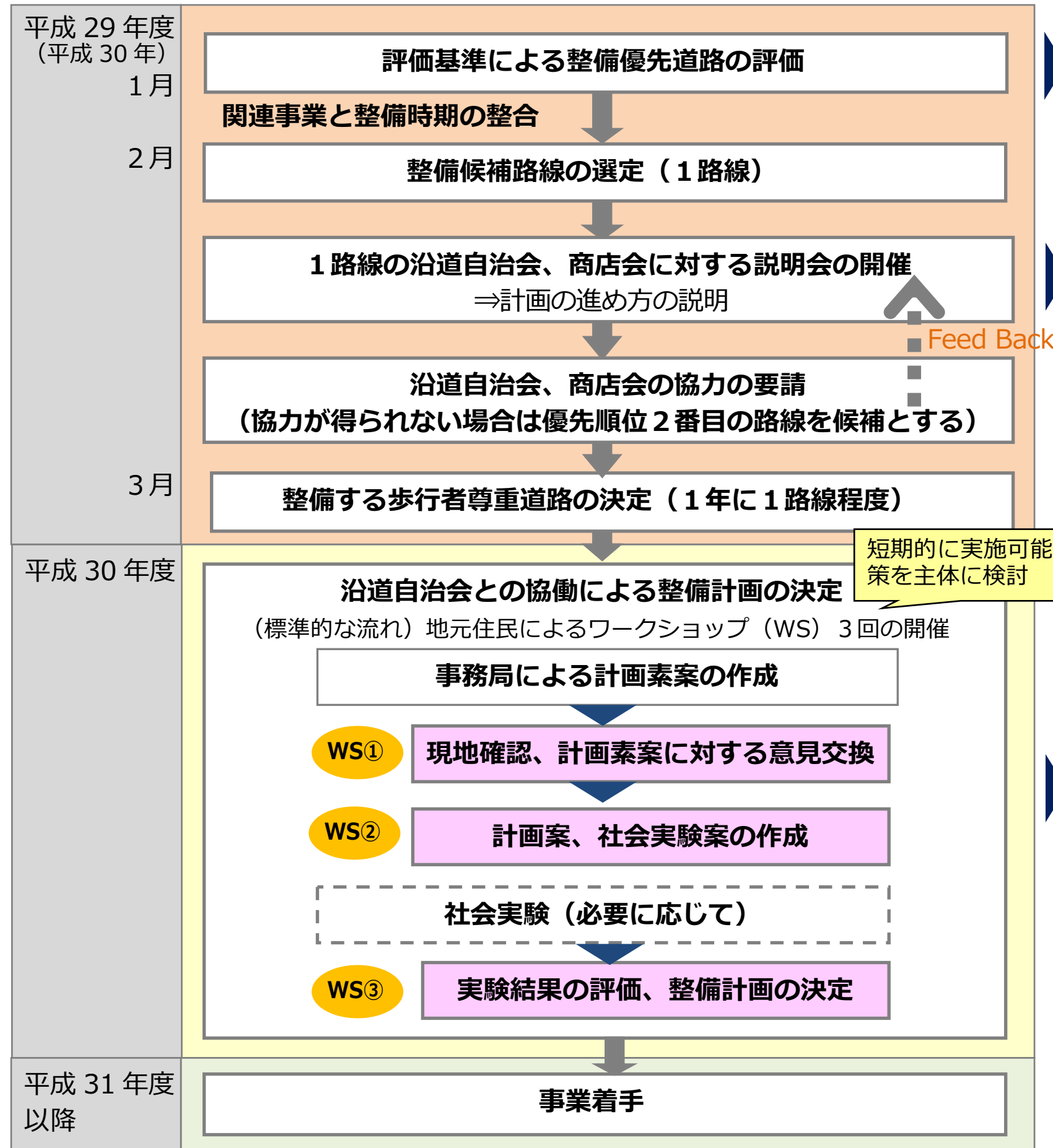
第 28 回専門部会資料における沿道自治会等へのアプローチの手順



《 期間短縮を目指した新たな事務局案によるアプローチの手順 》



評価後に協力を要請 歩行者尊重道路の整備路線を選定する進め方（案）



＜ 備考 ＞

- 歩行者交通量、自動車交通量調査等の実施
- 評価は交通環境が大きく変わった場合に行う
- 平成 28 年 4 月 1 日施行の新たな技術基準に合ったハンプ（凸部）等を説明し、歩行者への影響が少ないこと等を理解してもらう（予定）
- 事業着手の予算措置を行うため、10 月頃までに計画の見通しを得る
- 事業の実施主体となる道路課との連携を図る
- 事務局が作成する計画素案（たたき台）は、整備優先道路の評価で収集する基礎データを基に作成する
- ワークショップの中で、事務局が作成するたたき台を基に、現地調査等を行い詳細なヒヤリマップ等を作成する
- 社会実験に用いるハンプ（凸部）は、国土交通省等からの借用を想定し、極力費用をかけずに実施する

4) 評価項目と整備優先道路の選定方法について

《基本的な考え方》

- ・ 歩行者尊重道路（9路線）は全て整備する予定です。
- ・ 但し、江ノ電長谷駅前道路は、全線両側に歩道が整備され歩車分離がなされている中で、歩道の歩きやすさを高める波打ち歩道の解消等の取組みを想定しており、整備には長期間を要することから、整備優先順位で評価せず別途整備促進を図ります。
- ・ **スピード感を持って進める**ためには、整備優先順位の評価に時間、費用をあまり掛けずに行いたいと考えています。
- ・ 整備優先順位の選定を分かりやすく、説明しやすくするためには、**客観的に判断できる指標**が必要です。最低限必要な現状把握を基に点数化することが最良だと考えられます。

論点

◇歩行者尊重道路の特性を踏まえ、どのような道路から整備すれば良いか

歩行者尊重道路とは

（仮称）鎌倉ロードプライシング等の自動車の抑制策を実施しても、ドライバーの意識を変えないと安全性の確保が難しい生活道路の中でも特に、交通の流入が想定される道路

◇どんな評価項目で評価すれば良いか

（第28回専門部会で示した評価項目）

視点		評価項目
事故対策	これ以上の交通事故が起きないように対策を講じる	①歩行者に係る交通事故の発生件数
事故防止	危険を感じる道路やスピードが出やすい道路に対し、交通事故を未然に防ぐ	②ヒヤリハットの回数
		③歩道の整備状況
		④自動車の速度
		⑤歩行者交通量
		⑥自動車交通量
上位計画との整合	まちづくり計画に位置付けがあるか	⑦鎌倉市都市マスタープランの幹線道路網体系

整備優先順位の高い道路（案）

交通事故の予防が必要な道路⇒歩行者が多く速度の速い自動車も多い道路

整備優先路線の評価基準(案)

視点		評価項目	評価方法	具体的な評価方法（得点方法）	
				評価基準	点数
事故対策	これ以上の交通事故が起きないように対策を講じる	①歩行者に係る交通事故の発生件数	警察からの提供データ	過去3年間の歩行者が当事者となる交通事故の発生件数が、歩行者尊重道路の1km当りの平均発生件数よりも多い	1
事故防止	危険を感じる道路やスピードが出やすい道路に対し、交通事故を未然に防ぐ	②ヒヤリハットの回数	プローブデータの借用※1	急ブレーキ箇所数が、歩行者尊重道路の1km当りの平均箇所数よりも多い	1
		③自動車の速度超過台数	プローブデータの借用※1 又は 速度調査の実施	速度超過台数割合が50%以上※2 速度超過台数が、全歩行者尊重道路の平均交通量よりも多い	1
		④歩行者交通量	交通量調査の実施	全歩行者尊重道路の平均交通量よりも多い	1
		⑤自動車交通量	〃	道路構造令の歩車共存道が可能な500台/日※2を上回る場合	1

※1) 国土交通省の「生活道路の対策エリア」の登録を見据えつつETC2.0のデータを活用 ※2) 調査結果を踏まえ評価に差が出るよう検証



点数により整備優先順位を決定、同点の場合は例えば“自動車の速度超過台数の多さ”により決定

また、今小路通の川喜多邸前付近は舗装の打替えをH31年度に予定、海浜公園～周辺観光拠点間道路の周辺は商業施設の立地が予定されていることから、他の事業との整合を踏まえる