

日時 平成 30 年 3 月 1 日（木） 午後 2 時 30 分から

場所 鎌倉市役所 本庁舎四階 402 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 30 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、今回配付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、宜しいか。

【委員一同】異議なし。

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 29 回専門部会及び第 13 回検討委員会の主な意見について

【部会長】（仮称）鎌倉ロードプライシングのシミュレーションについては 3 月 19 日の第 14 回検討委員会で説明があるということか。

【事務局】今はまだ解析を行っているところであるが検討委員会でシミュレーション結果を説明できれば良いと考えている。

【部会長】通常、専門部会にまず出した上で議論してきたが、それは間に合わないということか。

【事務局】今回は間に合わなかった状況である。

【部会長】承知した。今年度色々検討して頂いたが、ハンブ体験会で大勢の方に参加して頂いたので、まずはその結果の報告をお願いする。

(3) ハンプ体験会について

【部会長】質問等は如何か。

【A委員】ハンプを設置することによってスピードを落とす、というのがひとつ目的だと思う。以前の社会実験で40km/h道路にハンプを置いたら10~20km/hにスピードが落ちた。今小路通りで行った時に「スピード制限をする」とか「車を通すな」ということをまとめたのだが、スピード制限で20km/h道路にできればハンプを置かなくても良い気がする。歩行者尊重道路については、ハンプを置くことで効果が出たことを強くアピールしながら、警察を呼んで「こういう意見が出ているから20km/hに制限する」など、ハンプを置かなくても良いような規制も検討したら良いと思う。

【部会長】今小路通りは速度規制が掛かっていないのか。

【A委員】30~40km/hだと思う。「スピード制限を厳しくしろ」とか「一方通行にしろ」など、全て警察で反対された。わずかに残っているのはカラー舗装だけであるが、後始末が悪いので今ははげている。そういうことも考えて、やはり徹底的に警察と一緒に進めないと、委員会で良い意見が出ても流されてしまう。今のハンプで40km/hが10~20km/hになったという効果をアピールして、それと並行してハンプを置かなくても20km/h走行なら歩行者が尊重されるという意見をまとめていくのが良いと思う。

【部会長】今小路通りは標識があるか思い出せないが、標識がなければ法定速度は60km/hで、注意して安全に走行しなければいけないという義務は掛かる。20~30km/hという数字の標識が立っていればそれが規制になる。今までの各地を見ると、例えば20km/hと書いてあっても平気で40~50km/hで飛ばしていく場合もあるので、物理的にこのようなものがあった方が確実に速度を抑制できる。

【A委員】二本立てで行うのが良い。20km/h道路というのは実際にあるのか。

【部会長】かつてはあった。昔、20km/h規制を掛けた道路はあるのだが、今の警察庁の基本的方針として「やはり最低30km/h」となっている。20km/hは少しアクセルを踏めば出てしまうため、無理があるということで最低30km/hというのが今の警察の考え方である。

【A委員】30km/h制限でもハンプを置けば車は10~20km/hで走ることか。

【部会長】その通りである。確かに速度規制と両建ての方が良い。

【B 委員】今ハンプを置こうとしている道路は全部スクールゾーンが掛かっているのか。スクールゾーンが掛かっていれば、実際にどこまで徹底しているかわからないが、最高速度は自動的に 30km/h に抑えられているのではないかと私は理解しているのだが、「この道路は 30km/h 以上では走れない」ということを徹底しないと、速度規制が掛かっていない道路でハンプを置いたら「このような邪魔ものを置いてくれるな」という苦情が出るのではと思う。ハンプの適切な使用が望まれる。

【部会長】少し資料の確認を事務局に願います。

【事務局】この回の資料では自動車の最高速度制限とスクールゾーンが資料としてあり、今小路通りは 30km/h の最高速度制限がある。小町通り、海浜公園が 30km/h 制限である。ただし、長谷駅前については 40km/h の速度制限となっている。スクールゾーンについて、従前の歩行者尊重道路である四路線はスクールゾーンに指定されている。新たに歩行者尊重道路とした道路についても、全てがスクールゾーンの対象になっており、速度制限は全て 30km/h 制限になっている。

【部会長】承知した。今の指摘で言うと、ハンプを置いても問題ない道路ということである。

【C 委員】今のお二人の意見に全面的に賛成する。関連してこの資料で気になるところは、今回の体験会に参加された方の自由意見のところである。8 ページ目の左の表にまとめられていて、この二つ目の「合意形成」というのは極めて重要な視点になる。一つ目のところに、これはハンプのことだと思うが、「自治会として設置を決定し、市に願いますということでは必ず反対者がいて、自治会としては対応に苦慮すると思われる」という点が非常に懸念されると思う。私はこの発言をした方を否定するつもりではないが、ハンプの設置を目的としてしまうとこういうことが起こる。ハンプの設置はあくまで手段である。目的は「歩行者尊重道路で歩行者が尊重される」ことで、そこで自動車のスピードを落とさせないといけない。その手段としてハンプの設置があり得るのではないかと、ということである。

そこでハンプだけではなくて、お二人がおっしゃったように速度規制もしないといけない、ということだと思う。こちらの懸念はハンプを設置することを目的とした場合の懸念ということになるので、「歩行者尊重道路の指定と優先的な整備」ということまでが恐らく自治会として市に願いますところである。その先は、まずはその道路に一番合った規制は絶対入れる。その道路に一番合った方法が選択されていくので、そこは「地元からの要望で願います」ということではなくて、行政、道路管理の方とか、もしくは部会長のような専門家から「こういうハンプというものもある」という提案を受けて、自治会の中で合意形成を作っていくということになると思う。この自由意見を鵜呑みにしてしまうと少しやり方を間違える可能性があるかもしれない。手段と目的が混ざってしまってハンプが目的になるとまずいの

で、「あくまで歩行者が尊重される道路づくりにおいて、一つの選択肢として有力なものの中にハンプがある」ということをご理解頂けると良いと思う。

【部会長】本当に注意しないとイケない。

【B委員】ハンプは確かに乗り越えるとスピードが落ちる。この前私も体験して、これはスピードを落とさなければいけないと思うのだが、ハンプを体験した車がスピードを落として、そのハンプの効果の持続性として、何百メートル位までいくとまた元に戻るとか、「やはりこれで懲りたから、常に大体 30km/h 以下で走る」などの持続性があるのか。

【部会長】それは私も研究したことがあり、やはり残念ながら 50m 位行くと元に戻ってしまう。だから、できるかどうかは別として、理想的には 50m おきにそういうものを置くと良い。

【D委員】ハンプは先日初めて体験したのだが、人通りが多くて歩行者尊重道路にしたいと思うところで、道幅が狭い路地等には置けない。今おっしゃられたように 100~200m 先に行ったらまた元の速度になっていくということもあるが、一時的でも混んでいるところが多く、鎌倉市内で高速道路みたいに長いところは特にないと思う。小町大路と、今小路通りはもちろん大事だと思うのだが、住宅地の中ではハンプを置いてスピード制限しなくてはならないという箇所はそれ程ないと個人的には思う。たまたま、梶原とって、モノレールの湘南南町屋駅から坂を登って市役所の方に抜けていく道ではやはり「うるさい」とか市民の運動があつて、この会でも一度話したことがあつたと思うのだが、自治会がとても盛んで「自動車の見張りをしろ」とか「速度超過したものを捕まえろ」と運動を起こした住民がいた。

私は山崎に住んでいるのだが、住宅の中には、自動車のスピードで問題になるところは長年暮らしていて一回もないような気がする。警察で「ここは人身事故があつた」とか、そういう問題があつたのかはわからないが、確かに事故が起きると信号が設置されるとか何かができる。自分の息子も自転車で事故で怪我をして大変だったのだが、その後、現場に信号が設置され、「なるほど、事故になるとこうなるのか」と思った。ハンプは速度を落とすものなので、ハンプを置いてもらいたいと思うのは、市役所から向こうへ抜けていく道のところである。道幅も広いし、ゆるやかな坂を登るので、みんなスピードを上げて走る。ハンプは設置にかなり予算が掛かるものなのか。

【部会長】作り方による。先日の体験会で持ってきたゴム製のはセットで 100 万円位するが、アスファルトで一部作ると安い。

【D委員】鎌倉市としてハンプを採用するとしたら、何箇所位に置くつもりか。

【部会長】それは次の議題でこれからどういうペースで行こうかを考える。速度の話もこの後の議題で、それぞれの道路において速度で困っているところがあるのか出てくると思うが、ハンプ設置の効果は速度を落とすだけではなくて、事故を減らせることである。例えば生活道路の事故で一番多いのは信号のない交差点での事故で、車と自転車が四つ角でぶつかってしまうなどである。そういうところには一時停止をしないといけない側が必ずあるはずで、その一時停止の手前にハンプを置くと「今は自分が停まらないといけない」ということがすぐに分かるので、事故が劇的に減る。だから、交差点の手前や交差点の中をハンプにしてしまうのが非常に有効である。速度を落とすだけではない、ということは付け加えておきたい。ちなみに見て頂いたものは、4 ページの写真にもあるが、ハンプが非常に薄汚れていて、反ったりしてひどいものであるが、私の手元にあるハンプが 15 年もので、色々なところで使った。実際に試されるものは新品になるので、この印象はぬぐい去ってほしい。それでは次の議題について説明をお願いします。

(4) 歩行者尊重道路整備路線の優先順位決定について

【部会長】質問等は如何か。

【E 委員】一点疑問だと思ったのは、佐助から御成中学校入り口、それから鎌倉女学院の前に出るところと、今小路通りが重なっている部分がある。これは点数の付け方が問題という気がしている。本来は佐助から御成中学校入り口までの一本と、今小路通りは今小路通りであるのだから、六地藏から鎌倉女学院の前までを別にとるべきだろうと思った。それから、小町大路の方も、小町大路から郵便局に出るところと小町大路を一緒にして良いのか、と感じた。

【部会長】その辺りの説明をお願いします。

【事務局】歩行者尊重道路を設定した時に 9 路線、ということで検討委員会と専門部会で整理した。当初 4 路線が挙げたが、5 路線が新たに請願を踏まえて追加したもので計 9 箇所である。まずその路線を検討させて頂いた。その中で順位を付けようという話で、結果は資料の通りである。状況が違う部分に関しては先程説明の通り、小町大路について、佐助 1 丁目からのところは調査を実施した。

【E 委員】それを何箇所に分けてやったかというところで、重なっているところは重なっているところでやって、それを両方に入れたのか。例えば事故等は半分にしないで評価しているのか。今小路通りと佐助から鎌倉女学院までの重なっているところの事故は結構あると思

う。去年もその前もかなりあった。件数として両方に入れているか。

【事務局】両方にカウントした。

【E 委員】両方にそのまま丸ごとに入れている訳か。少しその辺で、点数の付け方が問題かなということと、初めにこう考えるというのは恐らく聞いていたと思うが、こういう内容を見て、それを理解して「それが良い」とするかというと少しわからない。

【事務局】今ご説明頂いたようなこともあると思います、交通量調査や速度に関して、今ご指摘頂いたような地点については区間を分けて調査している。今ご指摘があった、重複している区間は、例えば 12 ページを見てもらうとナンバー9 という調査地点を設定している。その部分が今ご指摘頂いた重複している箇所、先程郵便局の脇に抜ける、というところもナンバー5 という地点で調査している。長い距離の中でいくつかある代表断面というかたちの中で調査地点を設定させて頂いて、主な区間では交通量の評価や速度を超過している割合等に分けて調査した。結果的に事故は例えば今小路通りや御成中学校の辺りに件数が多いのだが、人の数や自動車の速度で見るとそこまで他と比べて高くはなかった。そういった中で今回の評価をさせて頂いている。

【E 委員】重複しているところで言うと、事故は車と車か、人と車かで大きく違う。

【事務局】事故は歩行者に関する事故のみである。

【E 委員】つまり、車が加害者になっているものが多い。それから、小町大路から郵便局に出てくるところは、これはスピードが低いのも当たり前で、対向車が入ってくると避けようとしなくちゃいけない位の幅員で、スピードが出せないところである。そういうことも含めて、いわゆる重要性で言うと私は1位と2位が入れ替わる方が良いという気がしている。

【部会長】今のところの確認をさせて頂きたい。まず、15 ページをご覧頂きたいのだが、その中で六地藏からのところは佐助からくる黄色い路線と今小路の茶色い路線が六地藏から100m位重なっているということで良いか。ここが9番なので、例えば13 ページで見るとナンバー9 がまさに重なったところということか。14 ページの表を見ると、今小路は指定番号が1、2、9となっているのに対し、⑥の佐助からくるものが8、10、11となっている。だから、この佐助の表にナンバー9 がないといけないのではないか。

【事務局】指摘の通りである。そういう意味では、先程の重複している部分は今小路通りの方で評価していることになる。

【部会長】実は結果は変わらないのだが、14 ページの下の表の「⑥佐助 1 丁目信号から」

というところには、指定番号が 8、10、11 しかないが、ここに重複のナンバー9 がきて、8、9、10、11 にならないといけない。ひとつ行が増えるということか。

【事務局】 その通りである。

【部会長】 ナンバー9 を今小路通りのところで見ると、30km/h 超過はゼロで、ピーク時歩行者データがゼロで、自動車だけが 1 なので、それが下の佐助のところが増えても既にナンバー8 で 1 がついているから得点は 2 点のまま変わらない。

【E 委員】 事故に関して言うと、両方 1 がついている。それで見ると青が二つと黄色が二つ。これを今の交通事故発生件数の評価で見ると両方が 1、1 になっている。1 番と 6 番で、①の今小路通りは事故数が多い。どうしてこれが同じ 1、1 になるのか。

【部会長】 これはルールの問題で、事故件数の平均を超えていたら 1 をつける、というルールである。

【事務局】 交通事故発生件数の平均より上だったら 1、という付け方をしている。

【E 委員】 佐助から鎌倉女学院まで行くところの重複箇所は事故件数が 4 だと思う。そうするとやはり 1 がつくのか。4 件あっても 1 がつくし、8 件あっても 1 がつく。

【部会長】 これは合意して頂いたルールなので、結果を見て変える訳にはいかない。重複箇所の考え方は今まで議論していなかったので本日議論しなくてはならない。

【事務局】 先程も少し説明させて頂いたのだが、区間で評価するのか路線で評価するのかわという話は当然あると思う。ただ、もともと歩行者尊重道路というのが、自動車が比較的走りやすい幹線道路で結ばれていて、抜け道として利用される可能性が非常に高いという中で、先程先生からもご指摘あったように、例えば 50m 位しかハンプを置いたときに効果が出ないとすると、路線全体を一つの単位と考えておいて、そこの速度を抑えていくと考えた方が良いと思い、今は路線で評価するというかたちをとっている。

【部会長】 他の方は如何か。

【B 委員】 今日の会議で優先順位が決まれば 3 月 19 日の検討委員会がそれを了承する、ということの良いのか。

【部会長】 確かここに委ねられたということだと思う。

【事務局】 その通りである。こちらで決定する。

【B 委員】3 ページの右下に「客観的なデータをもとに判断するところまでは専門部会で決めるということで了承する」という文章が理解しにくかったのだが、今おっしゃったように、今日ここで「これでいこう」となればそれを検討委員会で報告すれば良い、ということか。

【部 会 長】確かにその文章はわかりにくい。「客観的なデータをもとに判断する、ということとでその結果は専門部会で決めて良い」ということである。

【D 委員】検討委員会で報告することは了承した。その後のことは検討委員会で決めるのか。優先道路の1位2位は今日ここで決めると思うのだが、次年度に具体的に進めるのか。「決めた。書いた。報告した」となって、一つも具体的には始められないとならないか。

【部 会 長】これは16 ページで説明頂いた。今回順位を決めて一番になると、そこに市役所の方が来て「一緒にやるか」ということを提案して頂く。「やる」となれば、来年度、一緒にワークショップで計画づくりを進める。このプロセスは確定している。

【C 委員】細かい話だが、10 ページ目の事故で、平成26～28年に発生した歩行者事故を整理されているということであり、その次の文章で「出会い頭事故が大半」とある。専門的なことだが、「出会い頭事故」というのは車両同士の事故につけられる類型で、歩行者事故で出会い頭というのは警察の事故原票の概念ではあり得ない。歩行者の場合だと背面通行中とか横断中という類型になる。これは資料としても少しまずい気がするので、少し説明を頂きたい。

【事 務 局】言葉の使い方が適切ではなかったので修正したい。「出会い頭の事故」という類型で整理した訳ではない。歩行者に事故があったところを単にプロットしているだけで、読み解いて記載した言葉が適切でなかった。

【C 委員】交差点での事故が多いが、具体的にはどういう事故か。

【事 務 局】車と人とか程度で、どのように接触したかまでは詳細がわからない。

【C 委員】「歩行者の交差点事故が多い」ということで承知した。ここは個人情報に関わってくるので中々提供されないこともあると思うが、具体的な対策案に落として行く時には絶対押さえない。例えば、後ろから追突されるようなかたちで歩行者が事故にあっているのか。もしくは歩行者が横断中にしても、対象となっている歩行者尊重道路に沿って歩いて横断しているのか、横から横断するようなかたちで横断しているのかで大きく違う。

【E 委員】今小路通りは、由比ガ浜線のところはしっかり信号があって白線も横断歩道に書いてある。ところが少し北側に小道がありそこは何もない。今小路通りにそのまま細い道が

出ている。たぶん、歩行者との事故で言うと先程の県道の方の、横断歩道のある側ではなくてこちらの方が可能性は高い。それからさらに上にも色々青○などあるが、これは本当に交差点なのか。「交差点に出る」というのは事故の点数に本当に入れなければいけない話なのか。今小路通りは電信柱の脇を通るところにたまたま車がいると接触するような道で、そういう歩行者が普通に歩道のないところで歩いていて車との接触事故というのは起き得る。

【事務局】表記についてはまた検討していきたい。

【B 委員】16 ページに「今後の進め方」があり、右枠の中に「事業着手の予算措置を行うため、10 月末頃までに計画の見通しを得る」という文章がある。国交省は平成 28 年 3 月 31 日に技術基準というのを策定しており、また交通工学研究会では生活道路の道路対策マニュアルを策定している訳である。「何をやるか」という施策のメニューはいくつか挙げられている訳だが、この 16 ページ左の「ワークショップを三回行う」ということだが、この中で色々なメニューが固まっていくのか、素案として既に「この道路についてはこういう属性があるから、ハンプはもちろんのこと、あと色々あるからこれとこれをやる」という構想は既にお持ちなのか。

【事務局】資料の下に書いてあるのだが、叩き台がないと地元の方で議論ができないので、それはこれから作りたい。それを踏まえて、当然地元の意見もあるので、行政が押しつける訳ではなくて、色々な手法の中でこういうものもあると示して協議を重ねる。ただ、三回という限られた回数の中で進めるために叩き台等を提示することを考えている。

【C 委員】これからのワークショップの進め方等についてだが、今回説明されたようなかたちで交通量や速度を調査されているが、細かいところに関して、現場で一体どのような道路づくりの絵を描いていくのかまで落とし込もうとすると、まだ調査が足りない。今回は優先順位を決めるための調査であると思うので、具体的に「この道のこの区間はどのようにデザインしていくか」という話になってくると、さらに細かいヒヤリハットであるとか、例えば私は交通安全のプロとしてきているが、「鎌倉のその道の土日にどのような課題があるのか」は見てもすぐにわからないので、それは地域の方にお越し頂いて情報提供を受けないと素案も中々作りにくいと思う。基本的に町の人たちでないと知り得ないような、町のプロとしての情報を頂きたい。それは行政側として必要だと思うので、一回目はたぶん基本的な事故データや速度・交通量のデータと、後は町側の持っている課題を付き合わせて「色々な対策がある」というメニューを専門家から提示されていく、というイメージだと思う。そして二回目のときに、一回目のワークショップの結果をまとめた状態で設計のプロが何かしらの素案を出してくる、という流れを私は考えている。

【F 委員】優先順位に関しては概ね妥当だと思う。ただ、例えば小町大路は自治会が四つになって、今小路通りは五つ位である。あまり自治会が活発でない自治会もあるので、検討は自治会の積極性を考えながら進めないといけないと思う。それから余計な話だが、例えば舞浜橋から海浜公園の周辺等、課題のある地点もあるのでその辺りをどうするのかもある程度配慮していかないと住民の理解を得られない。私のところは短い区間であるし、基本的に車が動かないところなので、まず事故はない。ところが瀬戸橋は違う。

【事務局】市民安全課が昨年から検討している。歩行者が切れずに横断する車が通行できないという声があったので、適切に誘導するようにした。

【E 委員】全体の道路の長さが事故の件数評価に関わっていたか。

【事務局】関わっていない。

【E 委員】この表を見ると先程言った今小路通りと佐助から女学院に抜ける間の4件とか、9番というのが若宮大路と今小路通りとのつながりで、この辺は距離の割に事故が多い。そういうことを歩行者尊重で考えるべきではないか、というのはある。後は、例えば今小路で言うと、御成小学校の前からは、北は歩道がある。それから、例えば若宮大路と今小路通り、小町大路というのは左右に分かれているのだが、この小町大路を使う歩行者の身からすると、小町大路と若宮大路の間に路地があって、車がほとんど通らないから歩行者は安全である。歩行者でわかっている人は皆そちらを通るので、評価でそのような点も考えなければいけない。

【部会長】そこはまたルールの話になってしまう。先程の⑨の話については結果として、確かに全長の長いところと短いところで公平性を欠く可能性はあると思ったが、14ページを見ると⑨は6点で1がついている。

【E 委員】小町大路が1位になって、今小路通りが2位になったが、私は鎌倉特有の細い道を通ることもあるので、評価して手をつける第1位というのは、この二つで言うとやはり入れ替わるかなという感じがある。

【部会長】それはご意見として承りたい。先程のF委員からのご指摘で、自治会が複数あった場合はどうするのか。全部の自治会に聞くのか。

【事務局】具体的にまだそこまで考えていないが、順位として「まずこの路線」ということで指定されたので、皆さんにお集まり頂いた中でそれぞれの自治会の方のご意見を伺って「うちなら協力できる」ということがあれば優先的に進めていくというイメージはある。皆

さんご協力頂けるということになった際に、複数できるのかというのは予算の話もあるので、少し状況を見極めながら進めていきたいと考えている。

【F 委員】今小路通りは前からやっているから自治会長等は知っている。ところが小町大路は自治会長も替わっているから中々わからないこともあると思う。

【E 委員】「もっとスピードを上げて車を走らせたい」という人も中にはいるかもしれないが、住民からすれば、歩行者尊重道路の対策をしたいということなら大方賛成だと思う。

【F 委員】ただ、複数の自治会をまとめていくのに苦労するだろう、ということを感じている。アナウンスはしておきたかった。体制という意味では今小路通りが一番進めやすいと思う。

【部会長】もし仮にそういうかたちになったら、関係する自治会全部に声をお掛けして、一つでも「うちはやる」となればその区間で検討を進める。それがゼロだったら2位に行く。プロセスとしてはそのように進めたい。それでやはり後から「なぜうちではないのか」という話が出てきたときに説明できないといけないので、決定の方法に関して、14ページを中心にもう一度確認したい。決定の条件は決めているので良い。本日、新たな話が出てきたので、「重複区間についてはこう考える」「事故の件数は重複している箇所にあつたら両方の路線に乗せる」という内容を追記する。それで評価した結果がこちらの14ページの表である。ただし、一箇所だけ修正が必要で、⑥の佐助の関係についてはナンバー9を表の中に加える。結果として点数は変わらないということで、結果が1位小町大路、2位今小路通り、3位以下も資料の通りとなったが、これで専門部会として決定するということが宜しいか。

【委員一同】異議なし。

【E 委員】3位が三つあるがその中の優先度はどう考えるか。

【部会長】確かにご指摘として1位も2位も「やらない」となり、3位になったときにルールは決まっているのか。

【事務局】まだルールは決めていないのだが、14ページの右側にアスタリスクで、「同順位の場合は交通量の多い順に並べている」とある。交通量で判断するのが良いのか悪いのかはあるにしても、一応何らかのかたちで優劣はつけている。

【部会長】これは新たなルールの話である。同じ順位になった場合は歩行者自転車交通量の順で決めている。

【E 委員】今の3位のところの⑨と③は、今の話で言うとどちらが上になるのか。

【F 委員】歩行者が多いのは小町通りだから、多いのは⑨である。

【E 委員】ただ、③はすごく長いので3も問題だと思う。

【F 委員】スピードを上げる車が多いので、30km/h を超えた台数の割合が高い順で優先度を決めた方が良くと思う。

【部会長】F 委員が 30km/h を超えた台数の割合が高い順の方が良い、という指摘だが、新たな話なのでそれに変えても良いということか。

【事務局】その通りである。

【E 委員】歩行者自転車交通量が多いと言っても特異な場所である。30km/h 超の台数割合が 60%なので、それを考えると③は圧倒的に抜けている。

【F 委員】決定要因としてはスピードが出るところが問題である。

【E 委員】スピードが出るところをチェックした方が良い。

【部会長】如何だろうか。歩行者の量よりも速度が高いところを優先すべきだという意見がある。

【C 委員】結構前からこういう事態が予測されたので意見をしていたのだが、個人的には対策して効果が現れそうなのは速度だと思うので、最初のモデルケースとして考えるときには「スピードが抑えられたので歩行者がより尊重されるようになった」ということがきちんとアピールできる方が良い。もちろんアピールのために対策する訳ではないので、速度抑制の関連からも賛成である。

【F 委員】この⑨は何をすれば良いのだろうという対策も楽になると思う。踏切で急かされて車が思わず乱暴になっているのも多い気がする。歩行者が多い場所の対策は難しい。

【部会長】「同順位になったときは 30km/h 超過割合で高い順にすべきだ」という意見であるが、皆さんそれで宜しいか。

【委員一同】異議なし。

【部会長】それでは、そのようにさせて頂く。最終的な結果は如何か。

【事務局】⑥、③、⑨という順番になる。

【部会長】3 位の順番は⑥、③、⑨になるということである。順位はこのように決めたいと

思う。順位が確定したので、議題は以上で宜しいか。何かその他、全体的にあれば意見を頂きたい。

【F 委員】19日に委員会で報告をしたら、関係自治会、町内会に「今こういうことをやっているから集まって欲しい」ということは早く伝えておいた方が良い。各自治会がちょうど変わり目なので、しっかりとわかっていないと乗って来ないと思う。

【部会長】「検討委員会を待てない」というのは、明日にでも現地に行かれるということか。

【事務局】その通りである。手配はなるべく早くしたいと思う。集まってもらうのか、個別でやるのか、やり方は考えるが年度内に動きたい。実際は間に合わないかもしれないが、そのつもりで動きたい。

3. その他

【事務局】次回の検討委員会の開催については3月19日を予定している。その次の専門部会については状況を踏まえて検討していきたい。開催案内については詳細が決定次第ご連絡する。最後に、本日の議事録についてはまたメールや書面で送らせて頂くので、修正等のご指摘があればそれをまとめた上で最後に修正版としていきたい。それとお手元の間取りまとめについては、そのまま机上に置いてもらえれば結構である。最後に一点、先程の順位の決定の話だが、5位のところも2つあり、確認したところ、⑤の稲村ヶ崎が33.3%、⑦が41.3%で、順番が逆転するのでそのように修正する。

【部会長】それではこれで第30回専門部会を終了する。

以上