

日時 平成 29 年 7 月 25 日（火） 午後 1 時 30 分～午後 3 時 30 分

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 28 回検討委員会専門部会資料（A 3 版）、③江ノ電鎌倉駅西口改札における社会実験に係るアンケート調査結果について、④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、よろしいか。

【委員一同】異議なし。

【部会長】今回、代理の方に出席を頂いている。各方面からの意見を伺う貴重な機会なので、代理の方の発言を認めたいがよろしいか。

【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り組みについて（案）

【部会長】説明についてご意見等如何か。

【A 委員】歩行者尊重道路の話になったり、交通市民憲章の話になったり、議論が飛び飛びである。この委員会は（仮称）鎌倉ロードプライシングを前提とした委員会だと思う。例えば ETC について、普通の自動車は持っているが軽自動車は持っていないなど、難しい問題があるのでそれをどうするのかも考えなくてはいけない。オリンピック・パラリンピックまでに（仮称）鎌倉ロードプライシングの形を作るには、このペースでは絶対間に合わない。集中的に検討して、できないと思ったら諦める位で進めないと無駄なお金を使うので、ぜひそのように進めて頂きたい。

【事務局】（仮称）鎌倉ロードプライシングについて、積極的に推進していきたいと考えているが、特別委員会の議論の進捗と合わせて進めていく必要がある。道路の活用の問題や、ETC システムがそのまま使えるのか、ETC を持っていない軽自動車はどうするのかなど、課題について昨年度から引き続き、特別委員会で協議している状況である。

【A 委員】特別委員会や幹事会ができたが、その人たちはどのような考えなのか。専門部会で議論し、検討委員会でそれを報告して進めてきたのに、また特別委員会や幹事会となるとおかしくなってしまう。そのような複雑さは解消した方が良い。そうでないと特別委員会や幹事会で違う意見が出たらその度に修正することになる。あくまでもこの検討委員会が中心でないとまとまらない。

【事務局】平成 27 年 3 月の中間とりまとめで検討委員会から課金の方向性（具体的な考え方）を作ってもらって、今はそれをベースに特別委員会、幹事会で具体的に実施するためにどうすれば良いのか議論しているところである。歯がゆい思いをしているのは十分承知であるが、行政から国の機関に確認するものはきちんと確認させて頂いて状況を報告したい。もう一点、「このままではオリンピック・パラリンピックまでに全然できないのではないか」という話だが、前期実施計画の中では、「オリンピック・パラリンピックまでに（仮称）鎌倉ロードプライシングを本格実施していこう」という立て付けだったが、平成 29 年度から 31 年度を計画の期間とする第三次基本計画の後期の実施計画がスタートし、こうした中でスケジュールの見直しが行われ、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こうという考え方で現在は進めている。

【A 委員】やるかやらないかの結論は議論すれば良いが、特別委員会や幹事会で「何が課題で、専門委員会ではどう考えるか」など、それを少し密にやらないと、このペースでは難しいのではないか。実施計画の話も出たが、行政側はやるならやるで「もっとピッチを上げてやってくれ」と言わないといけない。年に何回かやるかやらないか言って終わりではなく、もう少しピッチを上げて頂かないと意味がない。

【B 委員】私も同じ意見である。始めは「オリンピックまでに」という話があったと思う。設置するにあたっては予算がどのくらい掛かるか。この委員会で話したのはそこまでだったと思う。それから後に幹事会と特別委員会ができて、この専門部会とのつながりは結構密なようで密でない。報告があるようでないという感覚を私は受けている。しかも、今年度は夏から始まって来年度に掛けて 4 回位しか集まる機会がない。他にも議題がある中で、（仮称）鎌倉ロードプライシングはせいぜい半分の時間しか取れないと思うのだが、本当に真剣に取り組む気持ちがあるなら、1 時間なら 1 時間と決めて（仮称）鎌倉ロードプライシングについて話し合うという心が必要ではないかと考えている。

【部 会 長】皆さんの気持ちをお話頂いた。（仮称）鎌倉ロードプライシングについては、ここに書いてあるようなペースを実現するためには、さらに頻度高くここで議論しなければいけないという意見であった。

（２）20 の施策等の今後の進め方について

【部 会 長】ご意見ご質問等は如何だろうか。

【C 委 員】20 の施策で、プロモーションとは日本語で何なのか。先生方で良い知恵があれば伺いたい。要するに行政がこの目的に合う何か良い活動を何でもやろうという意味か。

【D 委 員】これは啓発や市民に対する市の交通政策の取り組みをお知らせして、できれば車ばかり使っている人には公共交通に乗り換えて頂きたいとか、交通行動を促すとか、そのような促進ということである。

【C 委 員】いわゆる「乗せる」というものか。

【D 委 員】乗せるというか、新しい情報をきちんとお知らせして、願わくば自身の交通行動を見直して頂こう、という内容かと思う。

【C 委 員】それだと、「プロモーション」と言うだけでは伝わりにくいと思う。

【D 委 員】一番簡単な言葉は「情報提供」だと思うが、恐らく「情報提供」という言葉を使ってしまうと他の交通情報の部分と混同してしまうので「プロモーション」という言葉がしっくりくるということではないか。

【A 委 員】プロモーションするということはある程度「内容がこうなった」ということをプロモーションする訳である。具体的に結論が出ていないのにプロモーションしても市民の人たちが疑問に思うだけである。「このような方向で交通政策をやる」「このようになった」など、今やるなら「社会実験の結果はこうである」位の広報活動しかできない。もう少し内容がまとまった時に市民の皆さんにお知らせするというものでないといけない。

【部 会 長】具体的な活動が必要ということか。

【A 委 員】その通りである。「このようなことをやっている」ということが必要で、例えば「市庁舎が深沢に移転する」という発表をされたが、あそこに移転するのは少しも決まっていない。内容がはっきりしないのに「市庁舎が向こうに行く」ということで皆が疑問に思っただろう。プロモーションはあちこちでやっていて、広報活動は分かるが、内容がはっきりしないうちに市民の皆さんにお知らせしても混乱するだけだと思う。

【部 会 長】承知した。具体的なことが色々と進む中で、進捗に合わせてプロモーションを考えていくことにしたい。他は如何だろうか。

【E 委 員】ロードマップで具体的な話を聞きたいのだが、地区交通計画は平成 30 年度に策定となっている。先程の説明で平成 29 年度から新しい実施計画がスタートしたということだが、（仮称）鎌倉ロードプライシングはA委員の話にもあったとおり、最終的には決めなくてはいけないと思う。その周囲の条件として、やはりパークアンドライドは非常に重要な要素だと思っている。観光協会も実は毎日「観光バスを止める所はどこだ」という問い合わせばかりである。パークアンドライドについてロードマップで、深沢地区大型バスの駐車場整備予定とあり、中間とりまとめを見ると、今までは検討課題となっていた。今回、「整備予定」になっていて、平成 32 年「（仮称）鎌倉ロードプライシングと合わせて実施の予定」となっている。深沢の国鉄跡地とイメージしているが、総合計画の実施計画ではこのような流れで計画はできているのか。深沢の整備計画も当然連動した形でパークアンドライド深沢地区については整備予定に入れた、という理解でよろしいか。前回の中間とりまとめよりも一歩進んだ表現になっている。一歩進んだならば、非常に良いことだと思う。

【事 務 局】一歩進んだという訳ではない。中間とりまとめで深沢地域も視野に入れてパークアンドライドができればというところだが、先程E委員の発言のとおり、行政計画上に、例えば実施計画として位置付けられている状況ではない。長谷の大仏周辺に観光バスの降車で停まる場所があるが、そこの交通の流れが悪くなっているため、先行してその場所を乗り降りだけにして、深沢に待機用の駐車場を整備することを第一歩に始めたいということで記載させて頂いた。その後のパークアンドライドが確約されているものではなく、行政計画上も総合計画上も位置付けられているものではないが、交通計画課としてはこうしたスケジュールで取り組んでいきたいということを書いている。

【E 委 員】オリンピック・パラリンピックに向けて大型バス対策は非常に大事で、交通渋滞の要素になっているので、これが一つでも解決に向けて進むのは重要だと思っている。深沢地区でも当然ながら拠点整備の都市計画決定があるだろうが、「計画上は確実にやる」となっていないにしても、交通計画課の立場から一歩でも進めていく必要があるという強い意志で、暫定でも良いから進めていきたいと書かれているのであれば大賛成である。「どうするのだ」と言われて「今、交通計画課で頑張っている」と観光協会は言っているが、このロードマップを公表して、暫定でも協力していくことを対外的に言えるのであれば、その辺りは評価をしたい。

【C 委 員】ロードマップに「パークアンドライドの深沢地区」と書いてあるが、今の説明を聞くと、県道藤沢鎌倉線の辺りに何も無いのを何とかしたい、ということに絡んでいるので

はないか。

【事 務 局】将来的には圏央道がつながって、当然藤沢や北鎌倉からも流れるだろうと思う。

【C 委 員】深沢地区とは、土地区画整備事業があるところの辺りであるか。

【事 務 局】その通りである。その部分で土地区画整備が終わるまでの間に暫定的に活用できればと考えている。

【C 委 員】資料には「策定」とか「実施」と書いてあるのだが、この深沢地区で予定されているということか。

【事 務 局】その通りである。これは喫緊の課題なので二年間のうちに行いたい。

【C 委 員】二年間のうちにできるだろうという見込みが一応あるのか。

【事 務 局】二年間で何らかの着手をしたいという記載である。

【B 委 員】深沢地区は地理的によくわからないが、国鉄の工場跡にバスが停まったりするのか。パークアンドライドという言葉からすると、車で来た人が駐車場に車を停めて、そこでシャトルバスに乗り換えて、市内の交通量を減らそうというものではないのか。

【C 委 員】計画では湘南深沢駅の前に交通広場がある。鎌倉駅東口の駅前広場のようなものであるが、このような交通広場の地下等を相当容量のある駐車場にしないとパークアンドライドには中々つながりにくいだろう。残念ながら市民参加の委員会レベルではまだあまり計画されていない。土地利用位しか固まっていない。

【部 会 長】事務局からパークアンドライドのことを具体的に説明頂きたい。

【事 務 局】深沢地区の状況としては、まず深沢の区画整理に段階があるが、まだ固まっていない。現段階では事業が固まっていないので、暫定利用という形で大型バスを駐車できないか、ということである。深沢の事業が仮に固まらない場合については、その段階では土地が空くのでパークアンドライドができる可能性がある。ただ、事業化されて実際に区画整理をされると、行政区画やマンション、商業施設で権利者がある程度決まってくるので、その中でパークアンドライドが割り込むのはC委員がおっしゃるように中々厳しい。例えば、公共施設ができる予定地区があるが、休日は役所が休みになるので、そういったところを活用してパークアンドライドを行うことなどを、深沢地域整備課に提案している。

【C 委 員】確かに公共用地の駐車場はあり得る。

【部 会 長】それには期待をしたい。他は如何か。

【D 委 員】総合的な情報提供だが、進捗状況は「鎌倉市のホームページに交通情報を掲載」ということで、どれ位の人が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。実態として把握していないとしても、アクセス数等は把握できると思うので、そのようなものを確認して頂きたい。一般的な感覚として、恐らく一般利用者は鎌倉市の交通情報をグーグル等で「鎌倉市」と検索して、市のホームページから見ることはあまりしないと思う。次の検討課題に書いてあることが非常に重要で、「観光情報等と一体となった情報提供」等、民間の力はかなり大きい。

【C 委 員】観光協会も含めてである。

【D 委 員】その通りである。恐らく観光客の興味があるのはそのような観光情報で、ホームページにアクセスするのだろうが、そこに市のホームページのリンクを貼るとか、そういった戦略的なやり方もある。実際の観光客の皆さんがどのような情報を受け取っているのかを踏まえた上での抱き合わせが良いと思う。

【事 務 局】中間的な取り組みだが、7月の海の日の前に、公式 Twitter を始め、そちらで去年の海の日三连休の混雑状況について公表した。その Twitter についても観光商工課でリツイートしてもらって広めてもらい、鎌倉の渋滞の状況を予測はできないが過去の情報は周知している。そのような情報提供を行うなど、効果的にやっていくための検討をしている。

【D 委 員】このようなものは PDCA の C が甘いので、チェックについて評価しようと言われる。先程よくわからないと言われたプロモーションもそうだが、部数を何部発行したというのが評価になったり、ホームページに載せたということが評価になったりしているので、アライバイを確認するのではなく、きちんと情報が行き届いたのか、その情報が有効だったのか、それが本当に需要の削減に貢献したのか、そういった評価が重要だと思う。

【部 会 長】それでは今年度はこの5項目について事務局に取り組んで頂くことを確認したい。

【D 委 員】もう一つあるのだが、交通シミュレーションについて、これはある条件を設定して、これ位交通量が減ったらどうなるかなど、信号を変えたら渋滞がどの程度減るのかを評価するのだろうが、この交通シミュレーションはどのような条件で、どのようなシナリオで進めていくのかという進捗状況は情報共有できるのか。もしくはアウトプットだけで「このような結果が出てきた」という情報提供だけなのか。

【事 務 局】今まさにシミュレーションの業者を選定しているところであるため、その中でどういった形で行うかは、今日お配りできれば良かったができなかった。条件については次回会議で公表できる部分は公表させて頂いて、結果についても当然公表していく。条件については資料を今日は持ち合わせていないのだが、お伝えしていきたいと考えている。

### (3) 歩行者尊重道路の整備優先順位について

【部 会 長】今の説明についてご質問等如何か。

【C 委 員】歩行者尊重道路の位置付けについて、例えば赤色と緑色が重なっているのは今小路通りの辺りだが、請願で出た候補路線と書いてある緑色は長谷の大仏を通り過ぎて、確か国道 134 号の裏側の一方通行のところまでであった。長谷観音前は緑色になっていなくて良いのか。実際に検討を行う場合に、ここの混み方は今小路通りと同じようなもので、対象でないのは少し誤解を呼ぶ、というのが一つである。それから、整備優先路線の評価基準（案）として、歩行者交通量が評価項目にあるが、江ノ電の駅から各地区に住民が分散していくような歩行者の多い所と、観光道路で観光客が圧倒的に多い所、コミュニティの歩行と見物の歩行との性格の違いも、歩行者尊重道路では考えないといけないと思う。「歩行者交通量」を一律で考える訳にはいかない。それと評価方法で事故件数というのは、警察からの提供データ等で事故件数が多いかどうかを把握するのか。

【事 務 局】事故件数についてはその通りである。そして、長谷観音の所の位置付けだが、基本的に歩行者尊重道路として、車と人が交わる箇所をピックアップして、なるべく人の安全性を高めようということなので、長谷観音前は外した経緯がある。

【C 委 員】人が歩道からはみ出してほとんど車道を歩いているという問題がある。一番危険な所なので、歩行者尊重を考えたらとても大事だと思う。

【事 務 局】県道について、もともと歩行者尊重道路を整備する時に、車の通行をあまり抑制できない所までやるのか、という議論があったと思う。ここの道路は車を抑制するのは現実的に難しいので入れていない。歩行者の問題は他に北鎌倉等にもあるが、別の方法で車の量全体を減らすことで調整する以外は難しい。歩行者尊重道路の整備でこの鎌倉地域の歩行環境全てに対応できないので、この中でも、とにかく歩行者を守りながら、少し車の利用を我慢して頂く道路はどれかという見方で選択している。

【C 委 員】十年以上前だが、百人会議という交通会議をした時に、車道の幅を狭くすると車のスピードが落ちて事故件数が減るということで、歩道を広げて車道を狭くすることをした。この部分はバスが入るようなパーキングもあり、車もかなり混んでスピードも遅くなっているので、バス事業者は幅を狭くするのにすごく反対するだろうが、そのようなことも検討の余地はある。とにかく今は歩道の幅がすごく狭くて容量オーバーである。それに対して市民がみんな「何とかしろ」と言っている。道路計画や土地の買収等もあるがそれも進まない。その中で「どうしようもないからここは検討しない」と、この部会は考えるのか。あるいは、

そのような検討をする方が良いのか。

【部 会 長】事務局に確認だが、確か前回資料において問題の道路が多くある中で、歩行者尊重道路という手法に適した道路と、それではなく（仮称）鎌倉ロードプライシングなどで交通量を減らした上で、今のように一方通行にするなど、別の方法で歩行者の安全確保をしていく道路と、二つのグループ分けた記憶がある。今日はそれらをグルーピングした上で（仮称）鎌倉ロードプライシングなどで交通量を減らさないと歩行環境が実現しないものは本検討の歩行者尊重道路から外されていると理解して良いか。長谷観音の方の道路は歩行者尊重道路の手法でないため入っていない。

【事 務 局】その通りである。自動車の幹線道路と生活道路があり、県道と県道の間をつなぐ生活道路を歩行者尊重道路で検討することを整理している。

【部 会 長】今日の議論は歩道もない道路で、車のスピードを落とさせる、あるいは入ってこないようにする、という対策を考える道が 9 つあって、それをここに書いてあるような方法で定義しているという話で、それについての説明があった。

【事 務 局】整備優先路線の評価基準（案）の評価項目で歩行者交通量があり、歩行者交通量の中には当然、住民が歩いている場合と観光客が歩いている場合があり、それを分けて考えた方が良いのではというご指摘だが、歩行者尊重道路においては住人も観光客も分けて考えるのではなく、歩いている方全ての安全性を高めることが目的である。もし分けるにしても、どの方が住人でどの方が観光客なのか判断ができない。地図を持っていれば観光の方だと分かるかもしれないが、中々それを選別するのは難しい。例えば、観光客が多い道路については優先的にやらなければならないのか、ということでもない。分けるのも技術的に難しく、分けなくても歩行者全体の安全を確保することが重要だと思う。

【C 委 員】評価の場面では必要な気がする。ほとんどが住民、沿道に住んでいる人がよく利用する道路だと思う。確かに観光客が多くなったからといって、あまり観光客と日常生活者との差はないかもしれない。私の感覚では、数年前までは平日は割と歩行者密度が少なかったが、ここ数年、平日でもアジサイの季節など特に混む。要するに歩行者尊重道路は観光の話ではないのか。

【部 会 長】対策を考えるための優先順位としては、それがどんな人であろうが対策をする、ということである。

【F 委 員】事務局案として歩行者尊重道路の整備の目標を 1 年間に 1 路線と書いてあるのだが、道路交通の改善は喫緊の課題という認識の基に立つと、ここに書いてあるようなスピードで良いのかという感じがする。質問の一つ目だが、この歩行者尊重道路の完成は何年を目

標に見ておられるのか。それから二つ目は歩行者尊重道路の整備時期で、「関連事業に合わせた実施を検討する」とあるが、これは確かに重要だと思う。歩行者尊重道路の事業着手時期は、関連事業と同時期か、もしくは関連事業完成後にやるのが良いと思っているが、両者のタイミングをどう考えているか。三つ目として、歩行者尊重道路は9路線あるが、関連事業と重なるのは9路線全てが重なるのか。関連事業については優先順位が既に決まっているのか。最後に、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り得るか。

【事務局】1年に1路線の話について、非常に喫緊の課題で、完成目標はいつかという質問だが、これは歩行者尊重道路として行う整備のことである。縦割り行政で申し訳ないが、市民安全課でスクールゾーンの対策協議会を立ち上げ、緊急の道路については別途カラー舗装などの対策を実施している。現に実施済みの地区もあるので、別の対策もしているという状況がある。地元と一緒に考えてさらに進めるため、今回の歩行者尊重道路を検討する。財源的にも1年1路線で進めざるを得ない。最低限必要な所は、既に進めている検討も踏まえ、歩行者尊重道路として1年1路線を目安として進めたいという考えである。完成年度について、今日の叩き台となる資料で「最低でも何年度まで」というのは今の所は設定していない。ただ、できる限り早く進めていくのはご指摘のとおりである。

【F委員】関連事業と重なる路線はどの辺りか。舗装の打換えや改良事業等に合わせて実施とある。歩行者尊重道路で整備予定の道路とタイアップした方が効果的なので、周辺住民に与える迷惑の影響度を考えると、先に舗装の打換えをやってもらって、できあがってから歩行者尊重道路の整備をやる方が手順として良いと思う。

【事務局】現段階では深掘りして調査していないので今後確認したい。関連事業がある場合、順番はどうなるかという質問もあったが、F委員がおっしゃったとおり効率的な順序で行えるよう積極的に声を掛けていければと思う。

【F委員】関連事業は道路課が担当になるのか。

【事務局】その通りである。

【F委員】道路課とこの交通計画課とが密な関連を持っていくと受け取って良いのか。担当が違うから話の食い違いがあって進まないのでは、というイメージがあった。

【事務局】舗装の打換え以外にも、実際に歩行者尊重道路の整備事業をするのは道路課になるので、連携を密にして同じ失敗を繰り返さないように進めていきたい。

【A委員】歩行者尊重道路で、過去に今小路通りを整備したが、結局、結論として歩行者が全然尊重されていない。先日、御成小学校の父兄と子どもたちの懇談会があった。その時に

通学路の危険箇所を重点的に地図に表した。一番大きな問題になったのは、御成中学校入口の交差点があるが、そこから六地藏に向う道が狭くなっていて、その十字路を渡ると道路に突き当たる箇所辺りである。十字路から六地藏の辺りはカラー舗装になっているが、通学時に子どもたちが通ると、車がすれ違うたびにカラー舗装のところまで入ってくるので通れない。もう一つの危険箇所としては、そば屋の所だけ一方通行でなくて両側通行で、前の方に少し慣れてない人が停まっていると後ろからクラクションを鳴らす訳である。そのようなところに子どもを通すのは危ない、ということであった。すなわち、既にある程度形ができている場所も再度検討し直すことはできないかということである。結局、若宮大路の方に行けないから六地藏の所が混むのだろう。例えば御成小学校前の丁字路を旧安保小児科医院方面に行けるようにすれば六地藏に行く車は半分以上少なくなる。なぜ向こうに通せなかったのかの理由は、深沢からくる車が八幡宮の方に行くのに大仏前を通るより、ショートカットとして非常に便利な通りになってしまう。それを通さないためだが、それだと六地藏の人たちが納得いかない。前にも言ったかもしれないが、御成小学校の父兄たちに言われたので、過去に終わったところも考慮して頂きたい。一年に一回位の議論ではまとまらないと思う。

【部 会 長】皆さんの話を伺っていて思うのは、そもそもこの会は休日の交通問題を扱っている。歩行者尊重道路も当初は「休日の歩行環境」ということで扱っていた。ただ、（仮称）鎌倉ロードプライシングやパークアンドライドは休日だけで良いが、道路は平日も使う訳である。今お話があったように通学の問題などは市民の皆さんはすごく関心が高いと思う。そのような意味では、実際に事業をする課も違うということで、どこかの段階で歩行者尊重道路については少し切り離して、道路の安全問題を考える部会ということで、他の組織を作って検討する方が良いと思う。そうしないと休日問題とは少し違う議論になる。どちらも重要な議論なので、組織の検討も含めて考えた方が良い。多分、通学路の問題は皆さん一番関心があると思う。

【事 務 局】今の話を伺って、個別にピンポイントで対応すべき部分もあると感じた。別に検討する組織があっても良いということで、それは少し検討させてほしい。

【部 会 長】宜しくお願ひしたい。他は如何か。

【G 委 員】歩行者尊重道路の沿道自治会の状況があるが、複数の自治会がまとまっているのか。それから、二の鳥居前交差点から鎌工会館ビルに抜ける道路について、これは扇ガ谷下町自治会、八幡宮前振興会、小町一丁目自治会、それから小町商店街もある。特に商店街のところは大きいから、これから協議が大変ではないか。

【B 委 員】人力車の問題もあると思う。

【部 会 長】各道路と自治会との関係をもう少し整理した方が良い、という意見である。

【D 委 員】整備優先路線の評価基準（案）で、効率よく順位をつけるために点数をつけよう、ということで足すようなイメージだと思うのだが、これは非常に危険だと思う。この 1 点、2 点というのが、一つ一つの項目に対してどれだけ深刻なのかという意味でつけるのなら大丈夫だが、全部足して評価することなら乱暴過ぎる気がするのでやめた方が良い。一つ一つ性質が違うもので、各項目の点数は同じ重みではない。これは項目として出して、要望が 3 路線ぐらい挙がってきた時に表にして、「ここはこのような状況である」ということを総合的に見ながら検討していく、ということなら良いと思う。この路線は速度の問題があって、この路線は交通量の問題がある。それがどの位の激しさかということである。もう少し丁寧にやった方が良い。以前申し上げたが、数値の代表値をひとつだけを見るのは怖い。平均速度だけを持ってきて考えるのではなく、分布があるので、平均が同じでもばらつき等も見べきである。例えば時速 100 キロが入っている平均 30 キロと、全て 30 キロでの平均 30 キロもあるので、分布を見ないと速度に対する危険度は評価できない。その中で、先程、歩行者の量だけでなく質もあるのではないかとということで、コミュニティの住人、子ども、高齢者、恐らく障がい者も入ってくると思うのだが、それと観光の話があると指摘があったが、その視点は重要だと思う。数値化はできないから、何%位いるかという話ではなくて、おしなべて歩行者量とするのではなく、「どのような人がどのように使っている道路なのか」という整理が必要だと思う。この表に対して言いたいことが多くて申し訳ないが、ヒヤリハットという言葉は色々な解釈があり、ハインリッヒの法則というのがあるが、事故というのは氷山の一角で、事故に至らなかった物損とか、後は気付かなかったが乗り上げたなどがある。それが本来のヒヤリハットの考え方だが、それイコール急ブレーキの回数ではない。急ブレーキは回避行動が伴ったという事実だけで、実は高齢者の方々は、一時停止を中々守らないと言われる。もし子どもがそこにいたらそれがヒヤリハットだが、急ブレーキが起きていないので捕捉できない訳である。プローブデータで得られるものイコールヒヤリハットではない、ということは注意しないといけない。そういった意味で、先程 A 委員がおっしゃっていたが、子どもたちに「あなたは実際にどこで事故に遭いかけたか」という、本当のヒヤリハットを採らないといけない。これは大変だと思うが、PTA や学校関係者のご協力を得ながら、本当のヒヤリハットをきちんと押さえた方が良いのではないかな。もちろん急ブレーキのデータも意味がない訳ではないが、これだけでヒヤリハットを評価するのは疑問があると感じた。

【C 委 員】ヒヤリハットというのはひやりと感じたりはっと感じたりということか。自動車側の話なのか、歩行者の側か。どちらの話なのか。

【事 務 局】それはどちらもである。

【C 委 員】急ブレーキなら歩行者は無理ではないか。

【D 委 員】プローブデータを使う場合は自動車側がヒヤリとしたことだが、恐らく歩行者尊重道路で議論すべきことは、尊重される人間が歩行者なので、歩行者のヒヤリハットをきちんと集める方が良い。

【部 会 長】足し算が良くないという指摘だが如何か。例えば 2 の所に二重丸、1 の所に丸とかにして、三つ候補が出てきたら一覧表を見ながら、それだけで決めるのではなくて、それぞれの中身を吟味して決めたらどうか、ということである。その場合にポイントとなるのは「誰が決めるのか」だと思う。それは結構重要で、いい加減に決める訳にはいけないので、検討委員会が決めるのか、市が決めるのか。そこも要検討である。それと決め方について議論した方が良い。

【事 務 局】得点を積み重ねてやる方法がどうかという話だが、基本的には歩行者尊重道路は全てを整備する前提の中で、どこからやるかを決める上で、簡易的にやらないと整備に向けたスピード感がなくなる。基本的には簡易的に採れるデータで決められるのが一番良い。最低でもこれだけは採らないといけないという中で整理したので、スピード感と簡易さなども含めて考えたい。

【部 会 長】足し算の場合は重みの議論が必要になる。つまり、あるものについては 5 かもしれない。重要度の重みを議論して、今は最高 2 だが、それは本当に同じ重みなのかという議論がある。それが出た上でなら足し算もあるかもしれない。

【D 委 員】足し算で例えば何かの業者を選定する時のようなやり方は、交通安全の時はあまりやらない方が良いのではと思う。この点数が何かしらの根拠や研究成果に基づいて確立された手法であれば良いが、例えば平均速度だけで点数をつけて良いのかという話もある。参考数値として出す分には問題ないと思うが、それが決定的になってしまうのは怖い。それと、これ以外にもつながっていくのは、実行可能性があるとか、先程おっしゃっていた関連事業との関係等が重要になる。そのような意味で点数を考えるのは中々できないと思う。市の限られたリソースの問題もある。

【B 委 員】先生に質問したいが、この 1 点、2 点というのは、専門家が決める数値なのか。

【D 委 員】以前、部会長がおっしゃっていたように、事故がよく起きているところで危険度を評価するなど、海外ではそのような交通安全の監査をする訳である。

【B 委 員】それに基づいて作られているのか。

【部 会 長】今は単純に 1 とか 2 なので少し単純すぎるかもしれない。申し訳ないが次の議題

の時間がないので、10 月にもう一回議論して 11 月の検討委員会に提案したい。

(4) 江ノ電鎌倉駅西口改札における社会実験に係るアンケート調査結果について

【部 会 長】 ご意見ご質問等は如何か。

【A 委 員】 Q7 の円グラフの数字が間違っている。

【事 務 局】 申し訳ない。Q7 で右の表と円グラフの整合が取れていない。表が正しく円グラフが間違っている。

【江 ノ 電】 この社会実験に関しては鎌倉市と話をして、3 月下旬に「このような形でどうか」と話をした中で、5 月 6 日に実施できることになった。その間、一ヶ月程度しかなく、非常に双方とも慌ただしい日々であったが、何とか初めての社会実験を実施できたことに感謝を申し上げる。一方で 5 月 6 日は中々お客さまがいらっしゃらなかった。これに関しては言い訳がましいが、その日は数日前から天気予報が雨模様で前日になって急遽晴れに変わり、晴れた日であったのであまり混まなかったと考えられる。また実験するのであれば鎌倉市と協力して進めていこうと思っている。Q13 のアンケートでひとつ気になる部分もあり、一番下に「住民と観光客の間に溝を作る危険を感じる」とある。我々も非常に危惧しているところであり、住民の方に非常にお世話になっているので、特段のことをして差し上げたいが、それ以外のところに負担がいくとまたそれもフラストレーションがあると思うので、全体を俯瞰して考えないといけないと思う。

【部 会 長】 その辺りは上手くお願いしたい。

【G 委 員】 他の日はどうだったのか。

【江 ノ 電】 3、4、5 日だと非常に混んでいた。実験を行うにあたっては、何かあってもいけないので、6 日位が良いだろうということで 6 日の土曜日にさせて頂いたが、先程の天気予報の件があった。

【部 会 長】 今後もぜひご検討頂ければと思う。

【事 務 局】 最後に今後の開催予定について説明する。次回、第 29 回専門部会の開催については、本日の資料にもあるとおり、少し間が空くが、特別委員会等の状況を踏まえて、10 月か 11 月の開催を予定している。開催案内については詳細が決定次第連絡させて頂く。なお、本日の議事録については後日メール等でお送りさせて頂いて、修正などの意見があった場合は再度修正版を作成した上でご確認頂き確定という手順としたい。

【C 委 員】歩行者尊重道路について、スピード感の話が出たが、色々な意見があって何も進まない中で、9つの歩行者尊重道路を9年間でできるのなら良い話ではないかと思う。

【部 会 長】おっしゃるとおりである。それでは以上で本日の専門部会を終了する。

以上