

日時 平成 25 年 12 月 16 日（月） 午後 3 時～午後 4 時 30 分

場所 鎌倉市役所 902 会議室

議事

1. 確認事項

【事務局】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、全て情報公開の対象としたい。

また、本日の会議の議事録についても原則公開になるので、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。

次に、第 9 回専門部会の議事録(案)については、事前に委員の皆さんに確認して頂いており、今回の内容をもって確定としたい。

なお、本日は朝日新聞と読売新聞から専門部会の取材申し込みがあった。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。ただし、委員長が公開することが適当でないと認めた時はこれを公開しないことができる」とされている。今回、会議の取材に関しては、委員長の確認をしていないためお断りしたいと考えている。また、朝日新聞から会議前の写真撮影に関してもお願いされており、こちらは皆さんに判断して頂きたいと考えている。

【部会長】事務局から議事録の最終確認及び情報公開について確認があったが、よろしいか。新聞社からの会議の取材申し込みに関しては、手続き上間に合わないため今回はお断りするということだが、冒頭の写真撮影はいかがか。特に反対の方がいなければ撮影して頂いて良いとする。

【委員一同】異議なし。

2. 議題

(1) 平成 25 年度社会実験について

(事務局から資料の説明)

【部会長】平成 25 年度社会実験について、委員の皆さんから質問や意見を頂きたい。

【●●委員】駐車場利用者のアンケート調査は、具体的にどこで行うのか。一般の観光客が来る所で実施しないと意味がないと思う。

【事務局】現在 3 箇所考えているが、まだ相手方の確認が取れていない。一つは下馬四ツ角の湘南信用金庫の横のタイムズ駐車場で 30～40 台ほど駐車可能である。それから鎌倉八幡宮参拝者駐車場、もう一つは、二の鳥居の近くにある比較的大きな駐車場を候補に考えている。

【部会長】他にはいかがか。

【●●委員】補正予算は、こちらの予定した金額で通りそうなのか。

【事務局】補正予算は建設常任委員会と総務常任委員会です承され、最終的には本会議です承後、初めて執行できる。当初の社会実験では5日間で、予算額は約800万円で国に要望していたが、今回は3日間に変更して、予算額を約400万円に縮小した。

【●●委員】アンケートは、観光客が感じる交通渋滞に関することなのであれば、例えば、今回は電車で来ても、次回は車で来るかもしれないので、鉄道を利用する人を対象に駅の近くにポストに置いて、アンケートを実施してはどうか。

【事務局】今回は車を利用する方へのアンケートである。以前にも鎌倉フリー環境手形や、公共交通を利用した人に対してアンケートを行った経緯がある。今回の目的は、「駐車場を利用して鎌倉をどのように移動したか」などを調査するものであり、駐車場利用者に限らせて頂ければと思う。

【部会長】他にはいかがか。なければ、間もなく補正予算が了承されそうなので、引き続き循環バス等の社会実験を進めて頂きたい。

(2) 自動車利用の抑制策（ロードプライシング）について

(事務局から資料の説明)

【部会長】前回の第5回鎌倉市交通計画検討委員会の市長の発言が話題になっていたところもあり、新聞にも書かれている。まずは委員の皆さんに自由に考えを述べて頂きたい。

【●●委員】朝日新聞にロードプライシングについて掲載されており、部会長もコメントされている。10数年前に一度議論しているが、その時にどこまで議論していて何が問題でやめたのか。その辺の経過の説明が必要である。

【●●委員】もう一つ。12月13日の朝日新聞の記事について確認したい。記事の中では、鎌倉では9箇所だけ押さえればロードプライシングができるという具体的な数字が挙がっていた。更に部会長も、「鎌倉でできなければ日本ではできない」とおっしゃっているのだが、その辺がどういう見解なのか確認したい。

【部会長】その2点について、まずこれまでの議論の経緯について、事務局に説明して頂きたい。

【事務局】平成7年に鎌倉地域交通計画研究会が発足し、平成8年5月に提言された鎌倉地域の交通問題への取り組みとして「20の施策」が提案された。その中にパーク＆ライドや鎌倉フリー環境手形等があり、その一つの施策としてロードプライシングがある。施策は社会実験を行いながら本格実施を目指すということで、パーク＆ライドや鎌倉フリー環境手形等を本格実施した経緯がある。しかしロードプライシングについては、「市民もすぐに課金されて

しまう」というようなチラシが配布され、更に議会にも「課金するのは反対」という陳情が出されたが、「継続審議」ということになり、陳情を出された方々とよく話し合いながら進めて行く必要があると言うのが議会の見解であった。結論から言うと「ロードプライシングには問題がある」ということだったが、その当時はまだ ETC、法的な問題、課金方法等、様々な課題があったので、それを解決するには至らなかった。当時の市長が代わり、前市長は「まだ問題がある」ということで、ロードプライシングは凍結になった。しかし松尾市長になって、「ロードプライシングは必要ではないか」ということで、10月31日の第5回鎌倉市交通計画検討委員会で「ロードプライシングについて検討して貰いたい」という要請があり、今回に至っている。

次に、●●委員から発言のあった9箇所のゲートについては、先程言ったように研究会で平成8年に提言した。その提言にある20の施策の中にロードプライシングがあり、その中のゲートが9箇所になっている。これは頼朝が造った七つの切通しが今も生きているので、それを利用すれば9箇所程度で済むということである。ただ、具体的にどこにするのかというのは、その中では議論されていないので、その点はご了承頂きたいと思う。

【部会長】私の発言はそのことを受けたものである。参考資料の図にあったように、少なくとも車を感知するアンテナのようなものは必要であるが、仮にロードプライシングを東京の山手線の中で実施しようとする、入り口の数が多分何百、何千箇所となる。それを運用するだけでも困難である。地理的な条件だけで言えば鎌倉は適しており、鎌倉でできないのであれば、日本のどこでもできないだろうと思う。

【●●委員】この専門部会はこれまで9回の実績があり、市長のロードプライシングの発言があって、今回からこのような形で出てきた訳だが、これは、「市長からの諮問がこの検討委員会にあった」という理解をすべきなのか。当初は「できるところから実施していこう」というので、9回の専門部会を積み重ねてきたと思うのだが、それを今回は手の平を返したようにこれが降って湧いた経緯は、やはり市長からの諮問だからなのか。それにあたって資料に「鎌倉市にふさわしいロードプライシングの実現化を目指した検討を進めます」と書いてある。

「ロードプライシングが鎌倉にふさわしいのか」という論議もせずに、この専門部会がふさわしいかたちの実現を目指して論議をする集まりに今日から急に変わるのであれば、市長からでも事務局からでも説明があってしかるべきだと考える。

【部会長】前回の検討委員会の時に、市長の考えとして「ロードプライシングを是非導入したいので、この検討委員会でも検討して欲しい」という発言があった。その時に委員長が「このことについては専門部会で検討して下さい」という指示があった。それで今日、どうするか議論を進めていると認識している。

【●●委員】大局的な認識を整理したいと思う。世界遺産の問題でもそうだが、鎌倉市民は観光目的の車が入ってきて、休日は渋滞して困るというのが、市民側の認識である。また、昔は車がなかったのでできるだけ歩いて周るのが歴史的に有名なところでは望ましいという認識が、割と世界的な都市計画の中にはある。

それから、市長は前からロードプライシングの可能性をよく口に出している。県知事も、やはり世界遺産絡みでは「車を入れない日があっても良い」等の政策があってもいいと言っていた。今度は使う側の理屈で言うと、今の時代は車なしではどうにもならないが、市民の立場から言うと、あまり外からの車は入ってきて欲しくない。一方で自分たちは病院に行くのでも何でも、できるだけ車を使えるようにしたいという話がある。

そういう中で現実問題、今の車の時代には中々難しいことだが、部会長が言われたように鎌倉は入ってくるところが絞れるので、ロードプライシング実施の可能性はあるという話である。要するに、市民にも訪問客にも納得して頂ける案があれば、全国でも真っ先にできる可能性があるので、交通計画をやるという意味では、非常に魅力的なところもある。その辺をベースに話をするものだと思う。その話に関しては多分、交通関係で去年くらいにワークショップをやっていたと思う。そこでもそのような意見の抽出もあったのではないかな。そういう資料も事務局から出して頂くと、詳細に関して色々な意見が出てくるのではないかなと思う。

【●●委員】市長の挨拶の件について、前回の検討委員会の際に「市長の本当の考えは何なのか」を質問したと思うが、松尾市長はどの程度の知識や自分の考えを持って、この検討委員会に問題提起したのかを伺いたい。それと、部会長がおっしゃったように切通しのことを考えると、鎌倉は実験がやりやすい地域だと思う。それならば、例えば浄明寺から入ってくる車の量を制限するために、一箇所だけでお金を取れば良いと思う。そこを通らない車はどこかを迂回して通ることになるが、強い態度でやってみるしかないと思う。市長も県知事もそのようにおっしゃるのなら、そのような実験の実施に向けて、具体的な方法を専門部会で検討するしかないと思う。私自身、以前シンガポールのロードプライシングを見たことがある。これを本当に鎌倉に取り入れようと思っているのなら、市長が現地視察に行き、積極的にデータを取る必要があると思うがいかがかな。

【●●委員】根本に帰ると、道路は税金を使って整備しているものなので、本来なら「道路無料公開」の原則があるが、それを覆して道路に課金をするには、しっかりしたそれ相応の理由がなくてはならない。それを「単なる渋滞」だけで覆すことができるのか。それから、東京都でも1968年から実施をしようとしたが、実施には至っていない。できない理由については、他にもいくつもあると思う。実施しようと思うと大変な仕事で、すぐにはできる問題ではない。今我々が検討すべきことは、困っているものに対して「すぐに効果が出るもの」である。すぐに導入できるか分からないものは、中長期的な課題として検討するのは良いかもしれないが、早急に実施しなければいけないことは「現状をどのように打開するのか」ということである。そのために今回の社会実験を実施する訳である。「なぜ車で来るのか」という原因が分かれば、対策が立てられると思う。現状、日本で実施しているところはなく、京都でも実施しようとしているが、まだ実施には至っていない。鎌倉で実施できるのかと言えば、鎌倉は道路の整備状況を考慮しても、とても実施できる状況ではないと思う。実際に実施しようとして、一番被害を受けるのは住民や事業者である。何で、そのような実験のためにそこまで苦勞しなければいけないのか。現状でも渋滞等で大変苦勞しており、これについて検討するのは良いことかもしれないが、もっと現実的な問題を検討していくことが必要である。また、これは一つの市だけでできる問題ではなく、周りの隣接する市町と話をしながらでな

いと、流入規制を掛けることによって周りの市に迷惑が掛かる。道路法の法律の問題も、鎌倉のこの状況でクリアできるのか。それと、何故東京都で実施できないのかを、事務局で調べて頂きたいと思う。鎌倉でこのようなことを検討し始めたというのは、新聞などには非常にマスコミ受けして良いが、実際に迷惑するのは市民や事業者だと思うので、これに執着して議論するのはいかがかと思う。もっとやることは他にあると思う。

【部会長】市民が迷惑するというのは、どういうことか。

【●●委員】渋滞が生じる。例えば、市民が市外へ出たり、入ったりする時に課金される。シンガポールの場合はそのようである。それからロンドンの場合でも地域住民は90%引きとなっているが、課金されている。市民に対して課金をされるというのは非常に迷惑である。出たり入ったりする度に課金されたら、普通に考えたら割に合わないと思う。幹線道路がそのような形状であっても、必ず生活道路の方に流入してくる車が多くなり、市民が今よりも交通渋滞に悩まされる可能性があると思う。

【部会長】そもそも、「市民に課金するかどうか」という議論はある。それから、「生活道路対策はどうか」という問題があることも分かる。勿論、まだ日本では実施した事例がないので、すぐに実施できるとは恐らく市長も思っておらず、課題は山のようにある。その上で確認したい。先程●●委員から指摘のあった資料4ページの専門部会の役割が、鎌倉市にふさわしいロードプライシングの実現を目指す検討をする場に今日から変わるのか、ということだが、市長はロードプライシングを公約に選挙で当選され、選挙後の検討委員会の場合のように発言されたのは厳然たる事実である。そこで「検討して欲しい」との指示があり、検討委員会として委員長が「引き受けた。検討する。では具体的には専門部会で検討して下さい。」と言ったことから、今日に至っている。本日の専門部会ではまずどうしたら良いのかという我々のスタンスを決めた方が良い。検討したらできるようになるのかは分からないが、鎌倉市にふさわしいロードプライシングの実現化があり得ると仮定して、まず検討してみる。そこで、「やはり無理だ」あるいは「今日の時点で皆さんが反対だから、もうやめる」と検討委員会に申し出るのも一つである。また、「指示は受けたのだからギリギリまで検討はしてみる」というものもある。●●委員が言うように、専門部会でこの議論だけをやるのが本当に良いのかというものもあるし、「ロードプライシングは、諮問を受けた立場として議論はしてみる」というのも選択肢の一つだと思うが、その辺の意見を伺いたい。

【●●委員】私は、ロードプライシングの実現化に向けた議論をする一手手前に、「鎌倉にロードプライシングがふさわしいのか」ということが一番大事だと思う。方法論は次の問題であって、「鎌倉がそれをして良いのかどうか」ということである。市長は「良い」という考えの元に提案されていると思うが、私は鎌倉では実施すべきでないと思う。何故すべきではないかというと、「抑制＝課金」と結びつけ日本で最初に実施することになり、新聞記事等もPRにはなるが、本来の鎌倉のあるべきスタンスではないからである。古都を担った時期もある鎌倉は、そこに住んでいる市民だけの町ではないという認識を、子どもの頃から植えつけられて育ってきた。住民対観光客という、簡潔な構図で渋滞を論議すべきでないと思うし、住民以外の鎌倉への流入者の中には、例えば信仰をもってお宮にお参りに来る人や、お墓が地

域内にあるのでお盆やお彼岸に先祖へお参りに来る方の車両も多分にある。冠婚葬祭、通過儀礼の時は「鎌倉のここでやる」と代々決まっているお宅もあるし、鎌倉という町はそのように成り立っている経緯があると思う。そのような使命を担っている鎌倉で、「流入者を抑制するためにお金を徴収する」という根本的なスタンスに対して反対である。勿論、交通は良くしなければならないと理解している。できれば他の方法で、例えば「片側から入るのを左折禁止」というような通行規制等で流入車両を抑制することは良いが、課金をするということ、まして課金したお金が、道路拡幅や環境問題改善という目的がなくて、ただ「課金して車両を抑制する」という発想自体が鎌倉にはふさわしくないと思う。そのような議論がこの段階の前に必要だと思う。

【●●委員】今日は少なくとも、これを議論すると決まったので、そういうことを議論した後で、先程部会長が言われた「ここで受けるべきかどうかを皆さんが考える」のかを議論しても良いのではないかなと思う。今の●●委員と●●委員の意見に対して指摘したいのは、ロンドンもシンガポールも、かなり生活に密接している首都への流入交通の話である。電車等の軌道交通が日本ほど進んでいるところがないので、非常に車に頼ることが多い。それが多くなり過ぎてきたので、自動車を何とか減らそうということである。それに比べて鎌倉は白川郷と似ていて、「観光車両を何とかして欲しい」という市民の声が非常に強い。それが、市民の生活側として、「俺の家を建てるには」とか「俺が商売するには」ということから言えば、車両のコントロールや制限は邪魔になる。「純然たる観光の車を減らしたいが、市民の日常生活は不便でない」ということを検討していけば、その可能性があるのではないかと感じている。

【●●委員】「鎌倉でやるのがふさわしいのか」という話もそうだし、市長がこのようにロードプライシングを標榜して、当選されたということは事実であると思う。しかし、ロードプライシングを実施すれば市民生活にも影響が出てくる。ロードプライシングは誰を対象に、どこでどのように課金されるのかについては、市民もそれぞれの立場の違いで色々な考え方があり、「自分たちに都合の良いロードプライシングなら OK」という話になっていると思う。そのため、ここではまさに「ロードプライシングが鎌倉にふさわしいかどうか」ということを、分かりやすく市民の方々に判断してもらうための、様々な課題や問題点をつまびらかにして、「それでも皆さんはどうするのか」と問う。少なくとも、法律的問題、生活圏の問題、通過交通の問題、近隣市町の問題、観光客との共存の問題が挙げられる。そのような問題をどのように解決していくのか、それでも鎌倉にとってロードプライシングを実施すべきだと思うのか。最近、「駅を造るかつくらないか」で住民投票を行った自治体もあるのだから、最終的に市民生活にこれだけ大きな話をするのに、「私は公約だから何が何でもこれで行く」という話ではないと思う。しかし、この専門部会で諮問されたというのであれば、色々な立場からロードプライシングについての考え方や問題点、課題、それに伴う影響などを議論して、「ロードプライシングを実施するには、これだけの課題と影響がある。それでも皆さんいかがですか」という風に判断してもらうための材料を作るのであれば良いのではないかな。それから、まさに「鎌倉にとってロードプライシングがふさわしいかどうか」ということについては、この専門部会、または「ロードプライシング委員会」のような機関を別に作り、市

の中で議論して頂いても良いのではないかと思います。

【●●委員】私も●●委員と同じ意見である。この専門部会が今回急に「ロードプライシングを考える委員会」みたいなものになった。そこは、先日の新聞記事を見て非常に違和感を持った。もう少し切り口を大きくする等やり方は他にあるのではないか。その中の一つがロードプライシングなら良いが、ロードプライシングだけ検討するならば、下に専門委員会を作るなどした方が良い。逆に、例えば今までやってきたパーク＆ライドのやり方が悪かったのではないかなど、そういう方向の再考も議題に入る余地という懐の深さを取っておかないと、この専門部会の意味がなくなってくると思う。

【●●委員】10年くらい前に、この問題が出てきた時のことを思い起こすと、私は委員でなかったが、傍から見ていてかなり政治的あるいは感情的な立場で「ロードプライシングを潰せ」という動きがあったことも事実である。その頃に比べ、「観光に車で行く」ということは、あまりなくなったのではないかなと思う。時代の変遷や状況の変化はあるだろう。幾つか研究したのだから検討は検討として「仮にロードプライシングを行った場合にはこういうメリットがあって、こういうデメリットがある。技術的にはこうだ」と示す。しかし、市長も言っているが、「交通規制、渋滞防止のためにこれが良いのか悪いのか」という検討はもう少し詰めても良いのではないかなと思う。ここで幾つか方法が出てきている。10年前にどうやったのか覚えていないが、「ここが問題だ」、「こうやったらルートがうまくいくのではないか」という議論はしても良い。その中で「それだったら、もう少し大きな駐車場を用意した方が早いのではないか」、「深沢のまちづくりはできそうにないから、駐車場にしてそこからシャトルバスを出してはどうか」等、そういう取組みがない訳ではないだろう。

【部会長】「両方検討する」というのはどうか。本日の専門部会はこれで10回目だが、特に昨年の社会実験の話をする前に、うまく渋滞を緩和する方法はないかという議論をしていた。今のところはまだ見つかっていないが、まだ諦めるには早い。つまり、ロードプライシング以外に、例えば大きな駐車場を整備するというのも一つはあると思うが、そういうものも検討し続ける。一方で、市長から検討委員会が指示を受けたので、ロードプライシングについて、少し深く研究をしてみる。確かにロードプライシングという言葉に、誰がどういうイメージを持っているのか、今のところバラバラとなっている可能性があるので、もう少し具体化しないと良し悪しは言いづらいと思う。そして「鎌倉にロードプライシングがふさわしいのか」と言ったとき、ロードプライシングは世界的に見て何種類もある。特にお金の使い道で他の施策と全く違うのは、お金がどんどん入ってくることなので、その使い道で話が大きく変わる。例えばノルウェーのオスロは、年間70億円くらい入り続けている。それを使って都心部に歩行者空間をつくったり、自転車道をつくったり、公共交通を良くしたり、オスロの都心部は目に見えて良くなっている。渋滞していた道路は全部地下にしている。そういうところを見て、市民が良いものだと思っているのではないかなという面もあるので、特にお金の使い道はかなり効いてくる。仮にロードプライシングを行った場合、どのくらいお金が入ってくるのか等、そういうものも見ながら「ふさわしいかどうか」を議論し、最終的に検討委員会が市長に対し「これはちょっと無理ではないか」、「こういう課題があるから、

これは市民の選択である」等の返答の仕方はある。

【●●委員】一番大事なのは、年間約 1,900 万人の観光客が来るという話があるが、その数字と車で来る人の数字を比較できたら、話は相当すっきりしてくる。案外少ないのではないかなと思う。

【部会長】車来訪する割合は、約 2 割ではないか。

【●●委員】鎌倉の中で、通過交通は結構あると思う。

【●●委員】それを掴むのは相当大事だと思う。

【部会長】交通量としてはそれほど多くないが、道路網の配置から通過交通が進入する体系になっている。

【●●委員】特異日、少なくとも分かりやすさということで土日祭日ぐらいに設定するやり方はあるにしても、それ以外のウィークデーの混んでない日にやるのは、交通政策としてあまりロードプライシングの意義がないと思う。

【部会長】何曜日に何日やるか等の議論もこれからである。

方針として、両方を検討していくということで良いか。資料の P.4 にあるが、今まで進めて頂いたロードプライシング以外の流入規制の方法については、今ここに書いてある通りである。今日の残りの時間は話題を分けないで「ロードプライシング以外にもこんなことがある」という提案も頂きたい。そしてロードプライシングの問題、課題も資料にある。例えば法的にそもそも可能なのかもまだ分かっていない。

【●●委員】それでは東京都は何故未だにロードプライシングを実施できないのか、どんな問題点があるのか、次回までに報告して頂きたい。また、鎌倉でロードプライシングが法的や道路環境的に実施が可能なのかも、次回までに報告して頂きたい。鎌倉で可能なのであれば、そこではじめてこの専門部会で議論するか、しないかを議論すればよいと思う。

【●●委員】今の発言について、「特区」という制度でできるのかもしれないし、やはり新しい法律を作らないとできないという話なのか、かなり何段階かあると思う。

【●●委員】市長は何か成算があるのか否かも少し聞きたい。事務局としては市長の腹を聞いておかないと仕事にならないのではと思う。

【●●委員】国土交通省の局長から「鎌倉でできなければ始められないと思う」と肩を叩かれたということを聞いたことがある。案外、技術的な難しさを知っていて言っている訳ではないと思う。

【部会長】他に心配なことや、特に議論しなければいけないこと、もう既に幾つか挙げて頂いているが、是非多く挙げて頂いて、次までに事務局には少し「クリアできるのはこうである」、「これはできなかった」等を整理した上で、話を進めたい。

【●●委員】ロードプライシングについて部会長に質問をしたい。県道が市内には数多くあるので、県に課金収入を持っていかれてしまうのではないかという一般市民の感覚はある。「流入でお金を稼ぐ」というのは、「何に対してお金を支払うのか」という概念が今一つ分からないので教えて頂きたい。

【部会長】実は、そこも法律上の非常に大事なところである。確かに指摘の通り、例えば、道路法で実施するとなると、今の道路法では「無料公開の原則」があるので、お金の徴収が難しい。ただ、道路法を改正して、こういう場合ならできるとなった場合、ほぼ流入は県道なので、県にお金が入ることになる可能性はある。一方、例えば、鎌倉市の鎌倉地域というエリアに自動車で入ることに伴う様々なマイナスのお金を払って頂くという理屈を、条例のようなもので市が作ることが可能になれば、これは道路というよりエリアということになって、市にお金が入るのではないかという感触を持っているが、これは先の話である。

【●●委員】参考の一つ話しておく、昔、後北条が朝比奈の方から来るところで関所をつかった。それは「荏柄天神の修復や何かに使う」というような名目があったようである。色々な目的をつけてやる等、様々なことがあり得るだろう。

【●●委員】実際にやっている例では、長野の上高地がある。あそこも結局は自動車の流入規制である。鎌倉の場合だと、例えば9箇所で済むということなので、その9箇所にバスセンターや、それなりの規模の駐車場をつくって、そこからバスやタクシーなどの公共交通機関に乗り換えるという方策（パーク＆ライドの拡大）は考えられるのではないかと。

【事務局】議会の一般質問に「パーク＆ライドを拡大してほしい」というものがある。皆さんに見て頂くと分かるが、どこに駐車場を整備したら良いのか、敷地がないというのが難点である。しかし、パーク＆ライドは必要だということで、現段階では朝比奈 IC 周辺に、駐車場を整備したいと考えている。これは世界遺産の関係もあって、4 県市でも位置付けられた経緯がある。ただ、実際にこれを整備するとなると、敷地の問題、費用の問題、様々な課題があるので少し難しいが、進めていきたいと考えている。

【●●委員】坂ノ下の市営プールの移設はどうか。年間の利用客の推移と補修も含めたランニングコスト、利用価値と駐車場の転換の費用対効果等、市税に対してもその辺の試算をやってみたらどうか。

【●●委員】一応、坂ノ下の市営プールは「屋内プールに変える」という方針も計画としてある。そうすると 25m になるから反対だと私は言っている。利用者少なくなったが良く使わせて貰っている。

【●●委員】費用の話が事務局から出たが、パーク＆ライドをやるにしても、駐車場の整備などにお金が掛かるのはその通りだと思うが、ロードプライシングを仮にやろうとすれば、そのシステム的な投資、あるいはインフラの投資、これも恐らく相当なお金が掛かる。どうやって課金するかによっては、例えば車に何らかの装置を取り付けないといけなるとすれば、それに対する補助はどうするのかという問題も出てくる。ロードプライシングは、突然道路に立って「お金をくれ」と言って取れる訳ではない。それこそ正月三が日の警備の人員費の

負担に対し、今回は正月三が日以外の規制は少し無理だという話が出ている中で、ロードプライシングのためのシステムや装置を作る、そして先程の議論にもあったが、年がら年中動かすのではなく、年間の特異日しか動かさないのであれば、維持はどうするのかなども課題としては当然出てくる。そういった問題をここで議論していくことになると思う。

【●●委員】今の時代だと反応するシールなどを貼ればできるらしいので、極端に言うと、鎌倉市民には申請したらそれを出すとしたら、外の人はお金を払うことになる。そうすると今度は商業者の人からは、「外から車で来てくれる人が一番お金を使ってくれるのに、イメージを悪くするからそれはないだろう」等、そういう話がロードプライシングの話になると延々と出てくるだろう。

【部会長】確かに 10 年くらい前の時にも、お客さんが来なくなるのではという心配の声があったと記憶している。そこも当然課題である。

【●●委員】今までロードプライシングに関する意見で、ここで何時間も掛けて、毎回この話をするのかどうかということもはっきりした方が良いのではないかと思う。「国家によって造られた道だからお金を取ってはならない」という法律に抵触するようなことになるのを変えるには、「特区」のようなものであるというお話もあったが、全て時間の掛かる問題だと思う。そういう時に、本当にできないものをここで何時間も掛けて検討する価値があるのかも、もう一回部会長に考えて頂いて、皆さんが「ここで検討した方が良い」というのが多数決で決まるようであったら、検討するような方向で行った方が良いと思う。

【●●委員】それを「次回までに調べて欲しい」と言った。その結果を踏まえて、事務局ができると言ったら検討してみようということである。

【●●委員】それに加えて、観光流入のうち車はどのくらいの比率を占めるのか。

【●●委員】観光客とそうでない車はどうやって区別するのか。ナンバープレートで見るのか。

【●●委員】一応ナンバープレート等で行った資料はある。

【事務局】第 1 回の資料で出しているのも、もう一度整理する。

【●●委員】それに加えて通過交通が重要である。

【●●委員】通過交通は国道が一番多いと思う。また、県道は鎌倉に起終点を持つものが多い。

【●●委員】10 年くらい前に「自動車の社会的費用」という本の新書版が出た。自動車というのは空では動かないけれど、その社会的費用を誰が払うのかという基本的な問題がある。検討をする中で、市民の側が払っても良いようになるのか、ならないのかも少し見ておいた方が良い。先程少し言ったのは、当初「観光客が来なくなってしまう。買物をしてくれなくなるから反対」という商業者の大きな声があったことは事実である。政治的に色々あったことも事実で、一回そこを払拭してお互いに理解が深まっているので、Win-Win の関係になるのか、少し資料を整理してもらって議論した方が良い。できるかできないかの話はそこから先

の話であって、やはり資料を見て「ここだけは良い」、「いや、これだったら全部ダメだ」等、そういった議論にした方が良いと思うので、最初からできないというのもいかがかと思う。

【部会長】 もう一つの、他の方法もまだあるのではということについても、是非アイデアを頂いて議論したい。事務局は少し大変だと思うが、今日も含めて出された提案に、資料を作ったりアイデアを出して頂いたりして、「鎌倉でやるとすれば、こういうこともあり得るのではないか」というものを元に議論をしたいと思う。それでは議題の1番と2番はここまですべてとして、3番の「その他」について、事務局から願います。

3. その他

【事務局】 事務局から1点連絡がある。第11回専門部会と第12回専門部会の開催日程調整をお願いしているが候補日が少なく、改めて本日、追加の再日程調整表をお配りした。誠に申し訳ないが、今週金曜日ぐらいまでにFAXやメールで返信を頂ければと思う。また、日程の調整後、決定次第お知らせするので、よろしくお願いします。

【部会長】 よろしければ本日はこれで終了する。

以上