

日時 平成 26 年 2 月 6 日（木） 午後 3 時～午後 5 時

場所 井上蒲鉾店 3F イベントスペース

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 10 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、今回の内容で確定としたい。

また、今回の部会について、新聞記者、市議会議員、市民から傍聴させてほしいとの申出があった。これは、鎌倉市交通計画検討委員会施行規則第 4 条において、「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。」と定めている。今回は委員長に確認していないため、お断りをした次第である。

なお、専門部会の資料や会議録は、今までどおりホームページで公開していくが、傍聴については、専門部会が様々な意見を交換しながら、検討委員会に諮る内容をまとめていることから、検討中の未成熟な内容や決定していない内容が公開されることは誤解を招きかねないと考えている。3 月に開催を予定している第 6 回鎌倉市交通計画検討委員会において、専門部会の傍聴について諮ることとするが、今回は専門部会としての意向をまとめておきたいと考える。

委員の皆さんの意見を伺いたいと思うので、よろしく願います。

【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。

【委員一同】 異議なし。

【部会長】 次に専門部会の傍聴について、多くの傍聴の希望があるということである。事務局の提案としては、専門部会の場は自由に議論して頂いて、場合によっては議論が拡散することを考えると、これが直接公開されるのはよろしくないのではないかとということで、専門部会の案としては、非公開とした方が良くということだがいかがか。

【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 (P. 1~3) の説明)

【●●委員】資料 P. 3 の「今後の取り組みと方針」で、「交通渋滞対策としてロードプライシング以外の取り組みと、ロードプライシングの両方の検討を進める」と書いてあるが、前回、私はロードプライシングが法的に可能かの確認をし、可能である場合、そこで初めてロードプライシングを検討してはどうかと提案した。しかし、この箇所を見ると「検討を進める」とあるので、その点についてはいかがか。

【事務局】●●委員から指摘して頂いた件については、東京都に電話をかけて確認したところである。また、「両方の検討を進める」という部分については、「法的に可能であれば検討する」という記述の方が良いと思うので訂正したい。

【部会長】確かにそういうことだと思うのでよろしく願います。

【●●委員】前々回の時に私が「ロードプライシングを検討すべきかをはっきりと結論付けるような議論をした方が良いのではないか」ということで、今回の議論があると思うが、私はその時に「ロードプライシングは鎌倉では実現することが非常に難しいと思う」と言った。それは色々な条件等でかなり難しいので、無理に進めるよりも「ロードプライシング以外の取り組み」に重点を置いて議論を進める方が良いと提案させて頂く。
鎌倉市内に住んでいる一人として、あるいは商店街連合会の会長という立場で言うと、ロードプライシングはかなり難しいとの意見の方が多いので、そういうところは少し考えて進めた方が良いと思う。

【部会長】その点については、前回も少し議論をした。市長から、検討委員会にロードプライシングの検討の要請があり、それを受けて専門部会で議論を進めるという流れである。
一方で委員の皆さんには、「ロードプライシング以外の取り組み」についても、次回 3 月 6 日に開催予定の専門部会で議論して頂くということになる。

【●●委員】これから議論するということが良いか。

【部会長】そうである。

【●●委員】「新規循環バスの社会実験についての意見書」が出されているが、これに対して事務局はどのように考えているのか。

【事務局】この件については、意見書を提出された市民の会の方とも直接話をした。実際に市民にアンケートを行い、県道金沢鎌倉線沿道の特に浄明寺、十二所、二階堂の方は非常に困っているということが明らかとなり、循環バスの案は市民委員からの発案で、調査、検討した結果の提案であることを伝えた。すぐに本格実施するのではなくて、社会実験で効果を確認しながら進めることも伝えた。

同会から本日付けで市議会にも陳情が提出された。この意見を真摯に受け止めて、専門部会

でも議論して頂ければと思う。

【●●委員】意見書なので、これに対する回答を用意するのか。

【事務局】回答する考えである。

【●●委員】回答する前に、この専門部会でも話し合いを行うと思うので、原案を見せて頂きたい。

【事務局】了解した。

【部会長】次回の3月6日に開催予定の専門部会で、見せて頂くことは可能か。

【事務局】案を作成し皆さんにお諮りしたい。ただ、議会の陳情が出ているため、議会の中でも審議されると思うので、その辺は調整させて頂きたい。

【部会長】了解した。

(事務局から資料 (P.4~7) の説明)

【●●委員】今の説明までが「ロードプライシングが可能かどうかの問題点の検証」の部分である。ここはとても重要で、これから先に説明するところは、「実際にできる」とした場合のことである。ここで議論すべきことはまず可能なかどうかであり、「可能だ」となれば先に進む方がより効果的ではないか。

【部会長】私もそれで良いと思う。では、ここまでに説明を中断する。P.6、7についての意見や質問はいかがか。

【●●委員】「東京都のロードプライシングの実施状況」に対し、ディーゼル車の排出ガス規制により一定の効果が得られたことから、ロードプライシングの検討は現在休止状態ということだが、実際には排出ガス規制で効果が得られたから休止になったのではないと思う。東京都は、渋滞で困ってかつ排出ガスで困ったので、検討を始めたと思う。この説明だと排出ガスだけのことに思えるのだが、実際にそうなのか。

【事務局】直接電話で確認した。もし検討を進めていけば、担当者を東京都に派遣して、情報収集させる予定であった。実際に東京都の担当者から、渋滞対策というよりは環境対策で進めてきたが、ディーゼル車の排出ガス規制によって、環境対策が十分進んできたということで、今はロードプライシングについては検討していないとの回答であった。

【●●委員】了解した。ただ私が思うには、「経済的な損失が非常に大きい」ということで、検討を始めたと思うので、今の質問をした。それと先ほどの説明の「道路公開の原則に対する法的な可能性」で、「道路利用者に対して道路無料公開の原則、これは明文化した規定がない」と言われていたが、当然道路というのは最も代表的な公共財であり、税金で整備している。それに対して料金を取るというのは通常は考えられていないので明文化規定がなく、有料道路は税金以外で造ったから料金が取れるという理解の方が普通ではないか。

【事務局】基本的には先ほど説明した通りだが、それ以外にもここで示した「法定外目的税」については、東京TDM研究会の文献では、委員会には、経済学者や法律学者の方が「実際に可能かどうか」ということを議論したようである。その中で、「法定外目的税でできるのではないか」という見解である。資料 P.7 の一番下にも書いた通り、関係者と議論して法制度の位置付けを整備する必要があるとしており、事務局として法定外目的税で検討を進められるのではないかと考えている。

【●●委員】確かに今答えが出てきた。要は通常の道路法においては、このロードプライシングはできないということだ。それを可能にするためには、「ロードプライシングによる課金を地方税法上の法定外目的税とする」か、または「環境基本法に基づき、課金の制度上の根拠の位置付けとするか」のどちらかしかない。そうすると現状でできるかどうかは、地方税法上の法律として、「ロードプライシングに対する法律を作っているかどうか」が論点になる。それがなければ「できる、できない」は言えないはずである。現状において、それがいいのか。ないのであればできないはずである。

【●●委員】法定外目的税は、色々なところで考えられているものである。法律に書いていないことを行う訳である。それに合理性があるかどうかの判断は別で、この場合に「こういう目的で行うことが合理的で良い」となれば、それは課税自主権ということで、法律上は法定外目的税として「〇〇の目的のためにこういう税金を取る」と条例で決めることは可能である。法律上できないということはない。ただ、その条例が通るかどうか、他の法律との関係できちんと整備ができるかどうかという問題はあある。法定内に乗せて理由付けをするというやり方もある。

【●●委員】現状で行うには法整備が必要であり、その法律が通って初めてロードプライシングの実施が可能になる、ということではないか。

【●●委員】法整備はできている。それに照らし合わせて条例として、可能か否かということである。

【●●委員】条例化はできているのか。

【●●委員】出していないので条例化はできていない。

【●●委員】準備ができていないのにそれを言うのはおかしいのではないか。

【●●委員】実施の段階で「こういう目的で法定外目的税を作る」ことを条例化すれば良い。それを他の法律など様々なものと照らし合わせて、おかしくなければ良い。一般論として課税は可能である。良いか悪いかの話は、また別である。ロードプライシングのことについて、法律上は何も書いていない。書いていないからできないのか、書いていないからできるのか。そういう解釈はしっかりしておいた方が良い。

【●●委員】今の●●委員の発言と似ているが、今まで行っていないことに対し、条例があるはずがない。条例が無いことを根拠に、退けてしまって何も議論しないというのは、ロード

プライシングを議論するかどうかという話の時にありえない。日本ではロードプライシングはやられていない。その根拠を法定外で取るのは、条例で根拠を付ければ可能である。そこから先、ロードプライシングが有効かどうか、議論してみなければ始まらない。

【●●委員】東京都は条例を作成してロードプライシングを検討したのか。

【事務局】東京都は法定外目的税の条例は作っていない。

【●●委員】鎌倉も条例がなく、ロードプライシングができるという手順になるのか。

【●●委員】東京都のディーゼル車の排出ガス規制に関する条例を生かしてみてもどうか。

【●●委員】条例を先に作らなければ、ここでロードプライシングの議論をしても、意味がないことにならないか。

【●●委員】「施策を導入できるか」と「施策が実現するか」は別次元だと考えている。ロードプライシングに限らず、施策を実施する場合には何らかの根拠が必要だと思うのだが、それが有効かどうかについては、その部分的根拠とは別の次元であると思う。

【●●委員】了解した。

【●●委員】交通政策を考える時に、以前「大局的な判断がある」と発言した。世界的には実施例があるが日本にはない。当然、法体系も各国で違う。法体系で可能かどうかは、ロードプライシングを鎌倉で検討する場合に、法定外目的税しかないだろうと感じている。ロードプライシングの効果があるか検討して、箸にも棒にも掛からないものなのかは、まず「法定外目的税を作ればできる」ということを根拠にして、議論する順序になるのではないか。その前に検証する、しないという話は、言い換えれば「やったことがないからその話は議論する必要がない」という話と同じように聞こえる。

【●●委員】そのことについては、私は決して最初から反対ということではない。「この場で議論するのはどうなのか」という疑問がある。1点は、この会議というのは、交通渋滞で現在、市内が非常に困り早急かつ速やかに良い案を実施して行かないといけないということが大前提だと考えている。だから皆さんで知恵を出して、「現状で何とかできる方法はないか」と考えるのが先決ではないかと思う。それに対して、ロードプライシングというのも有効な手段かもしれないが、法整備から始まり色々な議論が必要なはずである。このメンバーで、ここで議論するよりも、別の場所で、そして当然交通の渋滞も関係してくるので、警察などそれ以外の色々な委員の方を入れて、長期的に検討していかなければいけない問題だと思う。他で行うべきで、この委員会で扱う訳にはいかない私は思うので、「今は、それよりも早急にやらなければいけないことがあるのではないだろうか」ということである。議論することに反対ではない。

【●●委員】ロードプライシングの他にも知恵があれば出す。ただ、今はロードプライシングのことを話している訳で、他の知恵があればまた議論をすれば良く、「他のことを行うからロードプライシングの議論はしない」という話ではない。ロードプライシングにはどのような課

題があり、行うとしたらどうなのかということをお互いに認識しながら、「それも一つの手かもしれないが、法律的な問題や今の税法上の問題があるから、実施するにはこういうところが難しい」など、「課題をクリアできるのか」という議論に移る訳で、一つの方法として、少し議論を深めておいたらどうかということである。例えば、道路を広くするとか、色々考えようとするれば考えられる。だがそれはまた「こういう条件がありできない」など、そういう話になる。幾つかの知恵を皆で出し合えば良いのではないか。

【●●委員】正月三が日の交通規制が非常に効果的で、「鎌倉に住んでいて平和で良い」と市民が良く言うが、こういう具体性と現実性を考えた委員会で「それでは一年中交通規制したら良い」という話が出てこない。正月三が日の交通規制というのはどういう根拠でできているのか。

【事務局】正月三が日の交通規制は、昭和48年の1月1日から行っているものである。その当時の記録を見ると、正月の参拝で鶴岡八幡宮は混雑するので、当初は車と歩行者を分けて実施していたらしい。車を通しながら参拝者を通していたので、「これは非常に危ない」ということで、急遽話が持ち上がり今のような交通規制で実施されたと聞いている。長い間議論した結果、規制を掛けたということではないようである。ただ、警察の方との話の中で、正月三が日の交通規制は、交通管理者としては、非常に参拝者が多いので、規制を掛ける必要があるという見解である。それを拡大して行うことは、警察としては道路を使う方や市民の方との合意形成が非常に難しいという見解であった。

【●●委員】今の話を聞くと、ある種現実的に、正月の三日間の規制は、条例化せずにきている。

【部会長】正月三が日は交通規制なので法定内である。今はP.7のところでも議論して頂いた訳だが、ここでのポイントは「不可能かどうか」ということである。結論として、「不可能ではない」と思う。ただし、市が条例を作り、国の内閣法制局からその条例が違法かどうかの審査を受ける。法定外は法定外が良いが、違法はダメであるなどの審査があり、「それをパスしたら」という条件付きではあるものの可能性はある、というのが今日の説明である。以上を今のところの前提として、これから先の説明を聞いて議論をするということによろしいか。

【●●委員】P.6の一番下に「外部不経済が発生している場合には原因者負担という形で、それを是正する」とある。これが大事な文面だと思う。例えば「外部不経済とは何か」というのが、この部会で具体的に見えてこないとな次のステップに行けないのではないか。

【部会長】交通経済学でいう外部不経済は、渋滞による時間の損失であり、これに環境など色々出てくる。

【●●委員】そうすると被害にあっている人間と被害を作っている人間がイコールである。近隣住民、沿線の方たちはもちろん大きな不経済を被っていると見えるが、それ以外は、例えば観光客が流入してくることで、10分で行けるところが30分掛かるという不経済の被り方である。

【部会長】渋滞の中にいる全ての人が被害者であり加害者である。

ただし、更なる外部というのは、その沿道に暮らす人の環境である。空気が悪くなり、バスに乗りどこかに行こうと思っても行けないというのは、それはもう一方的に被害者である。

【●●委員】もう少し言うと、その外部というのは市内か市外かという話があるが、市民的な感覚で言うと、「外部から大勢来てしまうから道路が混む、だから空気が悪くなる」のである。そういう感覚の外部というのもあるので、「市が条例で」ということに繋がるかもしれない。

【部会長】それでは事務局に、P.8以降の説明をお願いしたい。

(事務局から資料 (P.8～) の説明)

【●●委員】私がこのロードプライシングについて結論を出してほしいと言ったのは、今は「非常に難しい」と感じているからである。実はこの交通計画検討委員会の会議前に市長が私の家に来た。ロードプライシングで課金した人にメリットを与えるために、商店街で買い物をした時に、課金した証明書を見せると商品を割引くことができないかと言われた。商店街の会員の全員が「その証明書を見せた場合に割引をする」ことに参加してくれないと、商店街連合会の会長の立場では、賛成できない。商店街は色々な方もいる。今は2,000商店ほどあるが、100人が100人とも、全部承認するとは思えない。それで前々回の時に非常に難しいと言った。

【●●委員】逆だったらどうか。例えばロードプライシングをして、その上がる税収を商店街に還元するとしたらどうか。

【●●委員】それを全員に理解して貰えるかが問題である。

【●●委員】それはどのような問題があるのか。商店街の方に説明するのはどうか。

【●●委員】それを本当に説明して貰えるのなら良いが、商店街の理事会等でそういうことを提案しても、そう簡単には理解して貰えない。そういう意味で難しい。

【●●委員】割引をするのも難しいし、補助を出しても難しいのか。

【●●委員】資料の記述では「買い物をした時の割引」と捉えられる。

【●●委員】今はそう書いているが、逆でも難しいのか。商店街へ補助を出しても難しいのか。

【●●委員】そこまで言われたら何とも言えない。私一人で回答するものではない。

【●●委員】例えば選択肢としてはあり得るのか。

【部会長】その前に、資料に書いてあるのはイメージとして地域通貨のようなイメージで書いてある。個々の商店が割引をするというイメージではない。

【●●委員】市長が私の元に来た時にそういう例を挙げた。だから鎌倉地域の買い物をした時の割引と言うのは、個々の商店で割引するのかと思った。

【●●委員】ここに書いてある地域通貨の役割は、「今回車で来てお金を払う人は、地域通貨を受け取り、次に電車で来た時にそれを鎌倉市内のどこかで使う」というものであり、これならばいいか。

【●●委員】そこまでは私には分からない。

【部会長】確かに現実問題として、全てのお店の人が納得できる形でなければならない。非常に貴重な意見である。

【●●委員】今の●●委員と●●委員と部会長の議論で難しいと思うのは、合意が得られないだろうという先入観があり、結局は合意形成まで中々いかないところがある。合意形成が難しいというのは、極論すればあらゆる施策に関して言える話である。合意形成に資するメリットが分かりやすく言えるかどうかとも関係がある。

【●●委員】合意形成はまさしくそれだと思う。P.18の表の中で、事業者と交通事業者が一緒に書かれているが、そもそも発想として違う。事業者と、交通事業者とは全く違う立ち位置で論議する訳である。一緒に合意が取れるという表がここにあること自体が●●委員の怒りを買う原因ではないかと思う。同じものを車で買いに来たお客にとって、ロードプライシングは余計に費用が発生する訳である。例えば商業施設では「駐車場に停めて一定の金額を買い物したら駐車料金が無料になる」というシステムが良くあるが、そういうシステムも考えられない以上、同一商品を例えば大船で買うのと、鎌倉地域で買うのでは、課金される分、鎌倉地域では高くなる。事業者においてそういう観点から言えば、当然反対という意見がまず出てきてしかるべきというのは予測されると思う。その後何に商業努力するかは別の問題として、反対ということではなくて、立場により意見の違いは絶対出てくるので、ここでの記述は分けた方がよい。

【部会長】今回は分けて書く。

【●●委員】現在、国の方では「タクシーは公共交通機関として認められている」という部分が大きく変わっている。バスとタクシーを分けて考えるのか、公共交通機関として取り扱うのかとはだいぶ違いがあるので、そこは特定して頂きたい。

【事務局】その点については、事務局としては、タクシーは公共交通という認識である。

【部会長】そうすると多分P.15のこの表にタクシーという言葉があるのはどうか。

【●●委員】P.19の「関連」と書いてあるところの上のところ「パーク&バスライド」と書いてある部分等。細かいところで申し訳ないが、こうした記述もそうである。

【部会長】P.19の部分は確かにこれから検討の余地があるが、平成8年の提言にある施策の名称として「パーク&バスライド」として残ったままということであろう。P.15のこの表のタクシーはどういう意味か。対象になり得る可能性があるということか。

【事務局】これはあくまでも例として分けていたもので、今後議論する。

【部会長】議論の中でチェックしていくが、タクシーが公共交通であるというのは国の共通認識である。

【●●委員】事業者としてということではなく、P. 18にまとめて色々な項目が書いてある中で、施策を導入するにあたりイニシャルコストやランニングコストについての考え方がどこにもない。現実にはそれが一番大きな問題ではないだろうか。「対象日時×対象者×料金(還元費用を除く)×渋滞解消の効果、運営費用」と書いてはあるものの、現実にそんな話で良いのか。「コストがどれだけ掛かっても良く、それは最終的に課金額に反映させる」という話ではないので、ロードプライシングを行うためにかなりお金が掛かる話であり、そこまで誰がお金を出すのか。全て利用者に押し付けるという話になれば、とんでもない課金額になる。導入コスト、維持コスト、課金の検討内容、課金に掛かる徴収コスト、あるいは安全コストというのは重要な検討項目として加えるべきだと思う。

【事務局】今回は、過去の経緯からロードプライシングの検討がこの委員会で合意ができるのか、議論するスケジュールに乗るのかというのが課題である。今後この内容で進めていこうということであれば、コストの検討は必要になる。

【●●委員】「進めていくかどうか」を決める段階で、どれだけお金が掛かるかという話をしておかないといけないと思う。要は判断材料の一つである。「これだけお金が掛かるのだったらやらない」「行くとしたらどれだけお金が掛かっても行う」という考え方ではないと思う。「お金がこんなに掛かるのだったらやらない」逆に「これだけ安く済むならやる」それも大きな判断材料だと思う。判断材料を示す中では重要なファクターだと思う。

【部会長】では次回、それを可能な範囲で良いので提示して頂けるか。

【事務局】これは非常に難しいところで、例えば休日の特異日だけ、土日祝日全て行うかなどの条件によりだいぶ違う。

【●●委員】一つには最大での考え方もある。仮に特異日だけ行うなど、そういうもので良い。要は「基本的な徴収システムを作るのに、これ位のお金が掛かる。年間の保守費用にこれだけ掛かる」というのは、多分一定の値が出てくると思う。徴収方法や徴収期間に関係なく、そこまでは出てくると思う。その段階でたじろぐ数字なのかどうかというのはあると思うし、そこから先は検討材料なので、ある程度リーズナブルに、自動車を抑制できる金額に収まるのか。自由な選択肢があるとは言いながらとても車では入れない金額になるのか。そういうのはやはり検討が必要であり、「コストがどれだけ掛かるのか」というのは最初に欲しい。ETCシステムを使うのであれば、システムを持たない車に対しどのような施策が必要なのか。あるいはここにもあるが、迂回など捕捉できない車に対してどう課金するのかという話になり、やはりマンパワーが必要という話になるのか。その辺も含めた上で、金額も重要なファクターとして、導入できるかできないかというのを判断すべきだと思う。

【部会長】いくら掛かるかという話と同時に、収入がいくらかというのものもある。例えばP. 10に交通量の大体の数値があるが、それ掛ける X 円で一日あたりいくらとして出すと、では年間

何日実施すると収入はこれだけで、それで賄うべきなのはこれだけで、という可能性もある。

【●●委員】 そうすると、収入が多ければそれで良いのかもしれないが、出て行く方が多ければそのお金はどこから出るのか。例えば税金か。

【事務局】 簡単ではなくて、課金がいくらなら良いのか、事業者の方に還元する金額はいくら位にするのかは非常に難しい。

【部会長】 非常に複雑な方程式を取るということである。

【●●委員】 私は P.9 のロードプライシングと正月三が日の話の中で「正月三が日並みの交通規制」で「正月は実績により周知徹底がある程度図られているものの」という言い方であるが、初めはどれも実績はないので、こういう話を入れるのは違うと考える。交通規制というのは、例えばまちづくりの会で車を運転しない委員だと「もっと一方通行を増やしたりすればみんな解決するのではないか」という意見が出てくるが、実は両方向通行した方が問題ないこともあり、信号が必要なこともある。ただ、この交通計画委員会では、結局交通規制では、特異日のように多くの車が流入したら別途対策が必要で、すぐに交通需要管理だけの話になる。本当に交通規制とロードプライシングを分けて考えるべきなのか。休日とそうでない日もある。そういうものを含めた交通規制の議論はあまりしていない。

【部会長】 次回、是非具体的に「ここにこういう交通規制を掛けたらどうか」というご提案をして頂きたい。

【事務局】 ●●委員からの提案で、算出する上で、平成 13 年に当時研究会でロードプライシングの提案があり、シミュレーションを行った経緯がある。その金額で概算の金額を出すということではよろしいか。

【●●委員】 議論の出発点の資料が必要だということなので、多分そのための案を松竹梅位で出したら良いのではないか。

【部会長】 ではそういうことでお願いします。

【●●委員】 ●●委員の発言は私もさっきから聞きたいと思っていたので、それはとても大事だと思う。それともう一つ、地図の上で出入口がたくさんあるが、どこの場所にロードプライシングを行うのかということと、それからロードプライシングを行うとどの程度メリットがあるか疑問である。ここに色々問題点、課題も含めて試算があると思うが、果たして本当にメリットがあるのか気になる。

【部会長】 メリットというのは、交通渋滞がなくなるということか。

【●●委員】 課金することにより本当に交通渋滞がなくなるのか。例えば、京都で庭を荒らされないように一人 3,000 円位の入場料を取ったら、人数が減り荒らされなくなった話もある。法外な入場料を取ったお陰で庭を守れたという効果があるとすれば、膨大な課金をすれば「入るのをやめよう」または「車で行くのをやめよう」という効果があるかもしれないが、それ

は極論であり、道路無料公開にも反すると思う。ロードプライシングのゲートをどこに設置するのか、ETC システムを持たない人はどうするのかを含めて、その設備やシステムを造ることにどの位費用が掛かるのかということもある。実際に、大船が開発される時に民間が道路を整備し民有地であったため、料金を徴収していたが、料金を払わない人もいて、どちらでも良いような状態であった。ロードプライシングというのはきちんとした制度だと思うので、「どの程度まで行うか」ということを知りたい。

【事務局】 前回の専門部会で、外国の事例を出して説明させて頂いた中では、ロードプライシングを実施した国で、交通量は減少しており、効果があることは確認されている。ただ、鎌倉で本当に効果があるのかということについては、実施する前に、社会実験を行い効果や課題を把握する必要があると考える。ロードプライシングの社会実験ができるのかどうかということも含めて議論して頂きたい。すぐに本格実施ということは、事務局として考えていない。

【●●委員】 先ほどの●●委員の意見と関連させて言わせて頂くが、議論の出発点のために資料を作るのであれば、誰が受益者で誰が損失を被るのかという受益者と損失者のリストを作成し、想定されるものを並べて頂きたいと思う。そこから議論は始まる。外国の事例も良いが、それがないと皆さんも分からないと思う。

【●●委員】 始めに言われたように「速やかに処置できるものを先にやろう」というのが、この委員会の発足した時の目的である。ロードプライシングは、非常にお金と時間の掛かる問題なので、早急にはできないことではないか。

【●●委員】 掛かるのかどうか分からない。

【●●委員】 新聞にも掲載されたが、カーシェアリングを鎌倉でも考えたらどうかと思う。

【部会長】 それは次回提案して頂きたい。

【●●委員】 今言われたように、例えばロードプライシングを行い、課金額を上げれば車は入らない。だが、それが適正か否かという議論はある。こうしたことを整理した上で議論をしないといけない。イメージとして分かっているようで分かっていない。議論を積み重ねた上で、ある程度皆さんが同じような考え方で「ではやったら良い」、「ではダメだ」という結論にしないと、それぞれの思いだけで進めるのならば委員会の意味がなくなる。

【●●委員】 ロードプライシングはお金を払い、地域内に一回入れば、長居していても同じである。それを許容範囲と考える人は鎌倉地域に入るということで、規制にはならない可能性もある。だから色々な条件がある。もう一つ先ほどから私がこだわるもので、多分条例で決めないとできないと思う。条例を変更するためには具体的にどういう整備が必要なのか。そういうのは実際に整理し「こういう項目を設定しないとイケないだろう」と、日本ではまだどこもやっていないのだから、それが可能なのかどうか問題だと思う。そういうところを実際に洗い出し、「実際にこういうことをやっておかないとできない」ということを、次回までに出して頂き、「それならもしかしたらできるのでは」ということも考えていく。ここで議

論するのであれば、それも必要なのではないか。

【●●委員】それも非常に重要なポイントだと思う。例えば法定外目的税を導入した時に、神奈川県の場合は特定の企業に入金を課したために不法だということで、去年県から返還を要求された。そういう事例にあたらぬかどうかも含めて、弁護士の方にも意見を聞いて頂かないと、条例ができたけど違法だということもある。それでは本末転倒である。

【部会長】P.16 に書いてある大宰府を紹介して頂きたい。

【事務局】大宰府市は、歴史的文化遺産および観光資源の保全と整備を図るという目的で、市内の一時有料駐車場の利用者に対して、通常の料金に更に一定の負担を求めるための法定外普通税を課している。具体的には乗用車に対しては100円、バスに対しては300円を上乗せして徴収するという形で税金を取っている。ホームページを見ると、平成24年度の税収額は約6,500万円である。

【●●委員】今の提案と●●委員の話と両方絡むのだが、この話は「これをやったから利用が減った」という話とは違うと思う。文化資源は大事にすべきだと納得して、また、安い料金なら良いだろうということで認められ、成功したということである。「交通需要を減らす目的でロードプライシングをやろう」という話とは全然違う。それでさっき言った京都の「3,000円だか高い金額を課したら人が少なくなってとても良かった」というのは、本当に庭を保全していくためには大事な施策であり、そういう意味ではロードプライシングがみんなに「成功したな」と言ってもらうには、正月三が日並になることであり、そのために「鎌倉はこんなに徴収するのか」と言われるぐらいの課金をしないと多分効果がない。田舎の料金所で100円を入れると通行できるものがあるが、そのレベルのものであれば、市長の考える効果的なロードプライシングではないと思う。そういう意味で、正月三が日で車がゼロに近いぐらい非常に少なくて、やはり「正月の時に空が青くて気持ち良かった」と言われるようなものであるならば、50円や100円を放り込めば減るというものではないだろう。そういう認識も含めてロードプライシングの話をしてほしいといけない。

【部会長】裏を返せばロードプライシングという手法は、そのコントロールが可能ということである。

【●●委員】要するに「1万円以上払えないなら誰も来るな」ということでもある。

【部会長】その辺は例えば、お金の額でコントロールできる施策であるという意味もある。いくらにするかというのは重大なテーマだが、それが議論できるということで、ここに書いてあるがイチかゼロかではないということである。

【●●委員】「効果があるロードプライシング」の話をしてほしいと意味がない。

【●●委員】本当に外部不経済の話からすると、要は「渋滞の経済損失が計算できるかどうか」である。そこを見比べて料金をどう設定するかという議論になるので、もし議論を始めるのであれば、こうした金額も出せると良い。

【●●委員】金額もどこを目指すかで違う。それこそ空が青く見える程やれば良いのか、取り敢えずストレスなく車が走れば良いのか。先程コストという話をさせて頂いたが、例えば P.19 を見るとロードプライシングを前提として、シャットアウトされる車に対してはパーク & バスライドやタクシーライドを実施するなら当然その施設整備のコストが必要である。裏を返せば、「これを造れないから今は効果が出ない」ということもあり、逆に、整備されたら課金しなくても良いというものもあるだろう。ロードプライシングのコストと、それに合わせてある程度、抑制した交通の代替交通手段を確保すれば、当然その駐車場のコストもある。交通事業者からすれば、路線バスが「今の運行本数で良いのか」ということもある。「取り敢えず 1 時間に 2 本朝比奈から入ってくる」という訳にはいかず、一応ストレスがないように 10 分に 1 本ぐらいはバスを出さないといけないというコストも出てくるだろうと思う。逆に、その辺をやらずに「とにかく車は入ってくるな」、「バスも今まで通りにしか走らない」ということになると、JR か京急しかない。今でも本当にピークの時を見ると、ホームの上は大丈夫かという感じで停車している。車で来ている人が JR で来るということになれば、今よりも大変なことになる。それこそホームに入れなくなるということも議論しなければならない。

【●●委員】要は、今日出た課題を整理して、それで一つ一つ詰めていく。市長の要請なので検討が必要だが、「こういう条件ならできるが、こういう難しいことがある」ということを、市長に投げてしまえば良い訳で、その整理をするのが我々の役目ではないかと思う。我々が「やれ」とか「やるな」とか言う必要はないので、それぞれの立場で検討して、「こういう問題があった」が「これを解決すればできる」等そういうことだけを示せば良いのではないかと。「やるべきだ」や「やらなくても良い」というのは、行政が責任を持って判断すべき話である。

【●●委員】1 点だけ素朴な感想だが、「おもてなしプライシング」という命名で P.13 の説明を聞いて、その内容は理解できたのだが、何にもなしで聞くと、「課金」という言葉と「おもてなし」というのは相反した言葉なのが気になる。特に、実際に課金される側からしてみれば「何がおもてなしだ」ということになる。こういうネーミングというのは大事だと思う。正々堂々と、そんなに美化せずにプライシングをしていく前提で話を進めていくのであれば、この中身は良いが、ネーミングに関してはあまりきれいに着飾らなくても良いというのが私の感想である。

【部会長】名前についてはまた別にご議論頂く。今日の結論としては、この P.6、7 ページのところへ一回踏み留まり議論して頂いた。法的にダメだとなればこの先の議論はないということで進めたが、道路法そのもので勝負できるのかどうかは実は学会でも微妙であるのでそこは避けて、法定外目的税という方向で市が条例を作って、それを国が認めれば不可能ではないという結論であり、もしスムーズに行けばそんなに時間が掛からない話かもしれない。

【●●委員】もう一つ別の視点だが、鎌倉市は去年、地方交付税の交付団体に転じた。要するに財政健全化を目指さなければならない団体である。その中で道路混雑対策というもの、コストばかりを使い収入が見込めないような施策というのは、今の段階では検討が難しいと思う。「交付団体である以上は税収が見込めるような施策を考え、その中の一つとしてロードプ

ライシングがある」というロジックの組み立て方もある。道路だけでアプローチしていると中々難しいと思う。

【部会長】 法定外目的税で条例化の可能性はあるということが分かった。P. 8 以降については、これは今日議論が始まり、まだ課題ばかりだが、●●委員が発言されたように、課題を並べて、それについて後 1 ヶ月間議論をして頂いた内容を委員会に提案する。

今日は宿題が色々あり、一つはコストとデメリットの超概略を示して、税金になり得るのかどうかという辺りを出す。商業者がそもそも、例えばこの地域通貨ということになるのか分からなくても、そういうことが全ての商業者に、あまり規模が大きくないところでもメリットが得られるようなおもてなしになるのかどうか。現実的には非常に大きな課題になりそうなので、少し検討して頂くと良いと思う。「ETC を持たない車はどうするのか」ということも、現実的には大きな課題なので、そこも「こうすればできるのでは」ということを検討して頂きたい。

今日は多くの宿題と議論し残した点があるが、今日からスタートしたので、次回は P. 14、15 辺りの主な検討課題について、対象者や対象エリアをどうするかなどを議論したい。これはかなり重い上に死活問題の可能性があるので、これを是非検討して、次回に繋げたいと思う。では、「その他」について、事務局から願います。

3. その他

【事務局】 次回の専門部会は、既に通知している通り 1 ヶ月後の 3 月 6 日（木曜日）の 15 時から、今回と同様こちらの井上蒲鉾店 3 階で開催するのでよろしく願います。

それともう 1 点。次回の第 6 回の交通計画検討委員会は 3 月に予定しているが、年度末でもあり、委員と事務局を合わせると 50 人以上になるので、中々会場の確保が難しく、誠に勝手ながら日程を決定させて頂いた。改めて通知させて頂くが、3 月 26 日（水曜日）の 17 時から鎌倉芸術館の会議室を確保したので、よろしく願いたい。

以上