

日時 平成 26 年 5 月 19 日（月） 午後 3 時～午後 5 時

場所 鎌倉市役所 第 4 分庁舎 2 階 822 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 12 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。

【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。

2. 議題

(1) (仮称) 鎌倉プライシングについて

【部会長】 これより議題に入るが、本日は、●●委員と●●委員が、所用のため途中退席されるということなので、資料 P.1 「1. 平成 26 年度の進め方(案)」、P.2 「2. 本日の進め方」の後に、P.9 「5. (仮称) 鎌倉プライシングの検討における専門部会の役割」、P.10 「6. (仮称) 鎌倉プライシングの検討」について、先に議論して頂きたいと思うが、如何か。

【委員一同】 異議なし。

【部会長】 それでは、事務局から資料の説明をお願いします。

(事務局から資料の説明)

【●●委員】 (仮称) 鎌倉プライシングを行うことは、私自身も市長から「協力して欲しい」と直接言われたので、その考え方で色々と進めてきた。しかし、考えてみると、鎌倉は「歩いて見る街、鎌倉」がテーマであり、車が入ることを前提とした課金を行うのではなく、車を

入れさせないために、パーク&ライドを充実させれば車の量も減るのではないかと考えている。パーク&ライドは鎌倉市民ですら殆ど知らず、市外から入って来る人は、なお更知らないという状況なので、パーク&ライドを充実させ、車の進入を防ぐのが一番の良策ではないかと思う。

鎌倉の中に9箇所のゲートを設けてETCを使う場合、ETCを持っていない車はどうするのか。そして、買い物をした時に、一部を返還する証明書はどこで出すのか。更に、外国の事例を照会しているが、外国は関係ない。鎌倉のロードプライシングをどうしたら良いかが問題で、課金したら交通量が34%削減できるかも疑問である。それよりもまず、パーク&ライドの充実をすることで、「歩いて見る街、鎌倉」の実現を提唱したい。

また、商店街連合会会長の立場で申し上げると、資料P.11の右側に「おもてなしプライシング」とあるが、その他のページでは「(仮称)鎌倉プライシング」の記載となっているのに、何故ここだけ「おもてなし」になっているのか。

【部会長】 資料P.11の記載については、間違いである。

【●●委員】 それならば良いが、我々商店街がおもてなしするから、ここだけ「おもてなしプライシング」と書かれたのかと思った。

資料P.11に「鎌倉地域での買い物等をした車に対して、課金の一部を返還する」と書かれているが、どのように返還するのか。また何%を返すのか。今月15日に商店街連合会の理事会を開いた時にこの話をしたが、「人件費が掛かるのでできない」との結論となった。地域内の商店が「こっちは協力するが、こっちは協力しない」と言ったら、協力しない店のイメージダウンにもなる。結論として、商店街連合会はこの一部返還に対しては協力をしないことが理事会で決定した。細かいことを言うと、例えば5%値引きをして、その5%を返すだけだとマイナスで、そのための事務経費が掛かる。「これだけ買ったからこれだけくれ」と請求書を書く必要がある。そういうことに関しても、商店街連合会では「協力はまだ無理だ」との結論が出ており、(仮称)鎌倉プライシングを進めるにあたって、商店を説得することは不可能なので、もし進める場合、それを意識して進めて欲しい。

個人的な気持ちとしては、混雑を解消するための政策としては非常に難しいと思う。逆に言うと「金を払えば良いのだろう」ということである。もう一つ大きな問題は、「市民に対して課金をするのはとんでもない」ということである。「税金を払っているのに、何で車を動かすために金を払わなければならないのか」という声がある。どれぐらいお金が掛かるかというのは、噂が広がってしまうと、多額のお金を取られると考える市民がいる。それは説明会やヒアリングの実施で解消するのかもしれないが、商店に対する「おもてなし」については、無理だということと併せて、非常に難しい。

それから、「これから検討しなくてはならない」、「こうしなくてはならない」ということが多

く、課題を解決するための具体的な案がまだ出てきていない。更に突き詰めてやっていかなければ、7年、8年ではできない気がするし、正直、毎年1,000万円くらいのお金を使うのも無駄になってくる。前回の交通計画検討委員会で副委員長から指名されて、「白ではなく黒の結論を出せ」と発言したが、「大変難しい施策だ」という意味である。実現性が非常に薄いと考えている。本日の専門部会の議論の内容については、議事録を確認させていただきたい。

【部会長】 それでは事務局に、資料の説明の続きをお願いします。

(事務局から資料の説明)

【事務局】 本日は、資料P.11のメーカーヒアリングに対してどういう内容を聞くかということと、資料P.14、15の(仮称)鎌倉プライシングの大枠について、意見を頂きたい。

なお、資料P.16以降の「効果と課題」や、「検討課題の整理」については、これまでの内容を再整理したものなので、これについての説明は割愛する。

【部会長】 ここまでのところで意見を聞きたい。

【●●委員】 資料P.9の検討課題の「(5)合意形成」について、(仮称)鎌倉プライシングの影響に対する配慮がこの方策の成否を握っている気がする。具体的に言うと、駐車場事業者に対する配慮である。資料P.22に「(5)合意形成」とあり、②事業者、③交通事業者と記載してあるが、駐車場事業者が入っていない。鎌倉には大小敷地の差があり、主に中心部で敷地を持っている方は、以前から住んでいた方が多く、市内への政治的な発言力がある。(仮称)鎌倉プライシングは、このような方に対して、非常に影響のある手法であることから、検討する中では、駐車場事業者に配慮し、巻き込んでプランを作っていくという方向性があると思う。市内に敷地がある人は、ビルを建てるとその運営が難しく人手に渡ることもあるが、駐車場の場合はその心配が少ない。これも観光事業の一種になっているが、駐車需要の発生を少なくしようという施策なので、これらの関係者を巻き込んで進めるのが良い。例えば課金の影響のところで、市外からの人は1,000円徴収すると書いてあるが、極端に言えば「中ならどの駐車場にも自由に止められる。その代わりに2,000円にする」等の方法を考えていくのが良いのではないか。この交通政策の成否を非常に左右することだと思うので、今から課題の一つに考えて頂きたい。

【部会長】 最後の意見は、その他の施策という面にも該当し、(仮称)鎌倉プライシングに関係する内容である。重要なことなので、是非検討したい。

【●●委員】 「(仮称)鎌倉プライシング」の名称についてだが、プライシング自体は、「値段を決める」という意味合いではないだろうか。「ロードプライシング」は既に固有名詞化されて

いるから、全く問題ないが、「鎌倉の値段を決める」というのはおかしいと思った。もしロードプライシングのようなことを考えているのなら、「(仮称) 鎌倉ロードプライシング」が良いと思う。9箇所ゲートを設けて、そこで課金すると言っているが、細かいことが決まっていけないので、もう少し具体的に詰めないと、メーカーも困るのではないかという懸念がある。また、課金することにより、本当に交通量が削減できるのかを考える必要があるのではないか。車で来る人は、例えば1,000円徴収するからと言って、車で来るのをやめるのか。逆に言えば、1,000円や2,000円払えば中で自由に移動できるのだったら、「かえって空いているから車で来よう」と思う方もいる。これだけ労力を掛けながら、日本でやったことがないようなことを一生懸命皆さんで考えて、本当に交通量の削減に繋がるのか、非常に危惧している。

以前から言っているように、検討委員会では、交通渋滞で非常に困っている現状に対して、皆さんに集まって頂いて「どのように交通渋滞を解消するか」という知恵を出す会議だと私は思っている。(仮称) 鎌倉ロードプライシングを実施するには、何年も何十年も掛かるのに、ここで考えて時間を潰して良いのか。皆さんで具体的な意見を言って、すぐできることから始めて、現状の交通渋滞を1日でも早く解消させる方向を考えるのが、本来のあり方ではないかと個人的に思う。

【部会長】 施策の名称については、今後検討する。〔名称については今後検討するため、本議事録では、以降も(仮称) 鎌倉プライシングと呼称とする。〕

ヒアリングについては、実は前回の専門部会で具体的に出た話であり、ニワトリと卵のように、具体化しないとメーカーも答えられないのではないかという面がある一方、できることが分からないと、我々もこの先の検討ができない。そこで、まずはメーカーに聞いてみようということになった。その答えとして「こういうところを詰めてくれないと答えようがない」という答えが来る可能性もある。そのような場合は何回か意見交換を行い、ヒアリングすることになるだろう。

前回、「本当に交通量が減るのか」という話が出たが、例えば、1回入るのに100万円必要だったら1台も入って来ないと思う。逆に1円だったらほぼ交通量は減らない。ロードプライシングの特長は、「課金額により交通量をコントロールできる」というところである。課金額が幾らならこちらが望む交通量になるのかについては、現在シミュレーション上では資料のとおりとなっているが、実際のところは社会実験を繰り返さないと出てこないと思う。空いたら入ろうとする人が増えるなど、少し変動すると思うので、安定するのが幾らか分かるまでは、少し社会実験を繰り返さないといけない。

さらに、「(仮称) 鎌倉プライシングを本当に検討する価値があるのか」というところについては、資料P.9を再度、事務局に説明して頂きたい。

【事務局】資料 P.9 に「(仮称) 鎌倉プライシングの検討における専門部会の役割」を整理している。鎌倉地域の交通渋滞は、市民の居住環境や歩行環境の悪化、バスの定時性の低下や緊急車両の到達時間の遅れを招くなどの大きな問題があることから、「自動車交通の抑制については何かしらの対策が必要で、その具体的な方法を考えなければならない」ということまでは、前々回ご確認頂き、専門部会で合意できたと考えている。

(仮称) 鎌倉プライシングに関しては、市長からの要請でもあり、議論を行っているが、専門部会の役割は、(仮称) 鎌倉プライシングを実施するか否かを定めることではなく、具体的な検討や、その検討に向けてどのような条件が必要かなどについて議論し、整理することである。

それと併せて、(仮称) 鎌倉プライシング以外の抑制策も検討し、良い案があれば実験という方向で進めたいが、これまで議論させて頂いた中では(仮称) 鎌倉プライシング以外の抑制策が見つかっていないという状況である。

【●●委員】これも以前聞いたが、実施する場合に、道路は最も代表的な公共財ということで、税金で造られているので、それに課金しても良いのかという問題がある。法制度面の検討ということで、これをクリアするにはどれだけ高い課題があるのか。これについては我々が検討するというよりも、事務局の方で「これについてはこのような課題がある。これをクリアしないと実施することは不可能である」ということを具体的に出して頂いて、それを逆に教えて頂きたい。そのようなことは専門部会で検討する課題ではないと思う。

【事務局】●●委員の指摘の通り、この専門部会で条例や法制度の面を議論することは考えていない。まずは、専門家である市の顧問弁護士に相談して、本当に実施可能なのか意見を聞いて、なおかつ条例化に向けては、専門家も入れて議論しなければならないと考えており、別組織できちんと整理することを考えている。

【●●委員】先ほどの話の追加で、以前開催した検討委員会で、●●委員から「鎌倉道」という意見があり、それと近いが、鎌倉での交通政策のコンセプトを作らなければならない。課金額の話になった時に、例えば「ミシュランを見て鎌倉市内のお店に食べに行こう」という人は、1,000 円やそこらは目ではないだろう。一方、「私のじいさんばあさんが『どうしても死ぬ前に鎌倉に行きたい』と言ったから連れて行きたい」という人たちもいる。色々なケースに対して、例えば緊急車両が通らなければいけないのは当たり前であり、公共性のあるものや、交通弱者に対する配慮など、かなりきめ細かく色々検討した結果でないと、市民に公表した場合、思わぬところを突かれる恐れがある

一方、●●委員が言ったパーク&ライドについても、今は随分欠けたところがあって、丁度良い駐車場が中々ない訳である。しかも夏は休止しているのだとすると、市外の駐車場や、

(仮称) 鎌倉プライシングと組み合わせ、パーク&ライドの効果を満たせるようなことなど、細かく考えていかなければならない。

【部会長】非常に大事なことであり、私も交通弱者の方へのきめ細かさが鍵だと思う。

【●●委員】最初から一貫して申し上げているのだが、鎌倉市が市外から来る1台の車に対し、幾らかのお金を取ることが、果たして良いのか、悪いのかという議論が前提にないといけない。私は当初からこの検討委員会に出ているので、それらのメリットは十分に勉強してきたつもりだが、これを聞いた方は、「鎌倉市が徴収する」というように受け取るはずである。「鎌倉は来る者からお金を取る街だ」というラベルを貼られるということである。その決意を、市民、市長、市役所の皆が持たなければならない。観光都市でありながら、交通渋滞を解消するためにお金を支払って頂く、徴収する立場だという、その覚悟がとても必要な部分だと思う。それと同時に、一番合意形成を取らなければいけないのは、我々民間人からすると利用者であるのに、それが書かれていない。要するに「鎌倉にお墓があって、春夏のお彼岸におばあちゃんを乗せてお墓参りに行く」という方たちから、毎回1,000円ずつ取られる訳である。そのような方たちへの配慮が全くない。目先の関係者だけ合意を取っていこうということであるが、鎌倉はそのような街ではないから、このような渋滞が発生しているのだから、合意を取らなければいけない人は、普通の街と違うからこの問題が発生していると思う。それなら日本中の人、もしかしたら世界中から訪れる方に理解して頂く努力をしないと、自動車をコントロールすることはできないし、してはいけない街なのではないかと思う。

それと、まだやり残したことがあるのではないかと思った。天気も悪くないのにこの前のスーバの社会実験時の道路はとても空いていた。あれは「1,000円徴収される」と勘違いしていた方もいるのではないか。来訪者は多かったと思うが、その割に3日間とも車が少なかったと思う。広報でもっと周知をすれば、交通対策ができる部分もあると感じた。

【部会長】私も3日は何故こんなに空いているのかと思っていた。

【●●委員】(仮称) 鎌倉プライシングを進めるには、多くの課題があると思う。それが中々解決しない。それぞれが関連しているので、あるものを深く掘り下げれば、他との関係で足りない部分をやるなど、お互いの課題を減らしていく必要があるのではと思う。

また、今回は「法定外目的税」の話が出ているが、弁護士の回答はいつ頃出てくるのか。目的税では「課金した金をどういう目的に使うのか」をはっきりしておかないといけない。少し語弊があるが、料金を取ってそれをお店の人に配りたいのか。そうではなく、利用者が料金を払うのなら、「道路を良くするために使う」、「歩道が非常に悪いから歩道を綺麗にする」、そして「車ではなくJRで来て、安心して買い物ができるようにする」といった目的を明確にする必要がある。

更に、車から公共交通機関に転換すると観光客が減るのか。減るとしても、商店の売り上げにどの程度直接影響するのか。先日の5月4日の小町通りは大混雑で、昼食を摂るのに何時間も待つ状況だった。これなら、もう少し空いていた方が鎌倉の良さが出て、観光客もゆっくりとお土産を買おうという気持ちになるのではないか。道路が混んで鎌倉に来るのに1時間も2時間も掛かってしまっただけでは、早く帰らなくてはいけない。土産を買うこともできない事態も起きる。そういう意味で、「車を規制すれば売り上げが変わるのかどうか」が統計的に分かれば良いと思う。

【部会長】時間の関係上、●●委員から発言をお願いしたい。

【●●委員】私も（仮称）鎌倉プライシングは課題が多過ぎると感じた。先ほど●●委員も述べていたように、これは日本で最初の検討で、メディアにも取り上げられ、「鎌倉市でロードプライシングを検討している」と全国に発信され、「鎌倉の交通渋滞がかなりひどい」ということは深く認知されたのではないかと考えている。それだけでも多分、半分以上の効果がある。ここは（仮称）鎌倉プライシングができるのか、できないのかを皆さんで検討していく場だと思っているので、議論をするのは勿論良いと思っている。色々考えたのだが、（仮称）鎌倉プライシングでお金を取るのは良いが、例えば「電車・バス、JRや江ノ電などで来た方々にメリットを与える」という方法はいかがかと思う。車で来る方には、駐車場事業者に課金をして、税金を掛けてしまって、駐車場利用料金を少し高めに設定する。その代わりに、電車やバスなどで来た方には、例えば拝観料のフリーパスを何らかの形で配れるようにする等、システムで世論を調整していくことによって、「鎌倉にはなるべく車で来ないようにする社会」を作ることが可能になると思う。そして、市民が生活しやすい街をつくるには、企業努力でお願いすることになってしまうかもしれないが、市民専用の乗り場を造って頂くなどの仕掛けも必要だと思う。

【部会長】事務局から●●委員の意見に関して補足をお願いする。

【事務局】●●委員が述べた駐車料金は法定外普通税ということで大宰府市が行っている。それだけで渋滞解消はできていないようだが、今後それも参考にしながら検討したいと思っている。

そして、●●委員が述べた課金の用途については、道路整備や歩道の整備に充てるのが目的である。ただ、商業・観光振興に寄与するようなシステムを考えられないかということで提案している。加えてシミュレーションの話だが、平成13年の鎌倉市交通計画研究会の提言書「その2」の中で検討した。これは、当時パーク&ライドや環境手形を使って頂いた方にアンケートを行って、例えば「車が少なくなって、鎌倉が歩きやすい環境になれば、あなたは車から公共交通に転換して頂けますか」等の質問をした。一方で、「課金されれば鎌倉には

来ない」という方もいた。また、「環境が良くなれば公共交通でも来る」という人もいた。あくまでも試算だが、(仮称) 鎌倉プライシングを導入することにより、観光客が増えたというシミュレーションの結果であった。検討してからかなりの年数が経っているので、今後このようなシミュレーションを改めて行う必要があると思っている。

【●●委員】少し今の話に補足したい。鎌倉の特殊性として、お寺があるから法事関係が多い。そして、神社が関係するのが七五三である。3歳、5歳の子どもがいれば車で来なくなる。そういう神社や寺院があって、しかもそれは観光目的ではない。高い食事をして鎌倉を味わってくれる方は車で来ている。

それから、呉服や鎌倉彫の土産を買う人と車で来る人とは非常に相関性が高い。車で観光に来る人が多いことは問題であるが、観光だけでは済まない需要もある。法事や七五三なら、例えば1,000円程度では関係ないかもしれないが、どういう区切りが一番良いのかを検討しなくてはいけない。

【部会長】きめ細かい対応は、是非重視していきたい。

【●●委員】今までの議論を聞いていて、「今の鎌倉はキャパシティオーバーではないか」という感じが以前からしている。●●委員が述べた商工業と観光客との関係では、商工業者からすれば観光客が多い方が良いということは分からない訳ではないが、本当にそれでお金が落ちているのかが良く分からない。儲かっているのか儲かっていないのかということが、どこまで正確に掴めるのか。例えば、これは技術的には市民税を調べてみれば分かるが、住んでいる側からすると観光客が多すぎるのは迷惑である。

(仮称) 鎌倉プライシングができるかできないかは別にして、「(仮称) 鎌倉プライシングを検討している」とメディアに取り上げられたことで、結果として自動車交通が減ったことは良いと思うが、「(仮称) 鎌倉プライシングを検討している」と単純に言うのではなくて、「このようなやり方をする」、「あのようなやり方をする」と、具体的な検討内容を伝えることが誤解を生まないためにも重要である。

それから、JRと江ノ電の各委員に質問だが、まず、江ノ電の利用者がみずほ銀行前まで並ぶのは、ホームが満杯だからか。

【●●委員】そうである。

【●●委員】輸送力がオーバーしているということか。

【●●委員】輸送力がオーバーしているという訳ではない。輸送力とお客様の安全などを守っていくと、どうしても余裕を持たないといけない。そういった時に発生するのが、このような行列である。そういう意味ではキャパシティをオーバーしているかもしれないが、お客様

の安全等、色々なところに目を広げていかないといけないので、輸送量としてキャパシティをオーバーしているかという、そうでもないと思う。

【●●委員】 JRに関しては、今年は空いていたのか。

【●●委員】 空いてはいない。5月4日は初めて16万人超えで過去最高であった。ゴールデンウィーク期間を通してみると、7ポイントくらいは減っているものの、短日で見ると5月4日は、平均で8万人程度となり、乗降では約2倍なので、合計16万人程度となった。長い15両編成の電車で、2,200人くらいは乗れるので、輸送量としてはまだ余裕があると思う。

【●●委員】 しかし、ホームが一杯ではないのか。

【●●委員】 そうである。問題はホームに上がれないことで、改札止めを3回くらい行い、安全を確保したという状況である。

【●●委員】 電車を見ていると、前と後ろの方が空いていて、真ん中ばかりが混んでいる。そういう意味で、全体の容量には余裕があるのか。それとももうオーバーなのか。交通政策以前の問題で、市がどうするのかという課題が出てきている。

【部会長】 まずは●●委員から先ほどの意見について教えていただきたい。

【●●委員】 人数よりも客単価が上がった方が良い。そういう意味では、客単価を上げるような仕組み作りの方が、事業者にとっては大事なのかと思う。観光客がこれ以上増えないで、客単価が増えないというのは事業者の問題であると思う。鎌倉は観光都市と言われているが、実は観光の通常消費額で言えば760億で、それに対して工業の出荷額は5,000億円ある。そういう意味では、観光都市と言われながらも工業の方が遥かに多い。760億程度というと、卸売業の販売額がそれくらいである。従って、売り上げ面においては、言われているほど観光で満ちている街ではないとは言える。観光客がこれ以上来たらどうなるか、ということについては、平米当たりによれば、京都や奈良の7倍の観光客が鎌倉に訪れている。それは地域が狭いということで、それに対するごみ問題もあるし、騒音やプライバシー等の問題もある。このことについては、市がハード面でルートや案内表示により誘導して、快適な環境作りをしないといけないと思う。

【●●委員】 車もそうである。

【●●委員】 当然車も、藤沢から旧市内に入って来て、駅に向かって放射状に入って来るが、藤沢側は道が広いが、旧市内はどうしても道が狭い。そういう意味でも鎌倉は、道路交通上で渋滞しやすい空間である。

【●●委員】 その辺りも含めて「ではどうするか」ということで、施策の一つとして（仮称）鎌倉プライシングを考える、というのはあると思う。

【●●委員】 その通りである。

【●●委員】 昨日の午後、光明寺のところに観光客が多く来ていた。「何故、光明寺にこんなに人がいるのか」と思ったが、集団がバスで光明寺を見に来ていたためであった。

【●●委員】 公共交通を使って来てもらえれば良いので、（仮称）鎌倉プライシングでは、流入する車両に対して一律に考えるのではなく、例えば50人が観光バス1台で来たら、課金されないなどの工夫も必要だろう。鎌倉に住んでいる市民が課金されるのなら、それはやはり反対するだろう。

【部会長】 考えないといけないことは沢山あるのだが、資料 P. 14、15 に、（仮称）鎌倉プライシングの大綱のようなものを書いてある。テレビで放映されたことで、色々な方から聞かれる二大誤解がある。一つは「365 日毎日課金する」ということと、もう一つは「市民からも1,000 円徴収される」というものである。これは何人かに聞かれたのだが、ここに書いてあるのは「全くそうではない」ということである。このことについて、意見があれば伺いたい。

【●●委員】 「市民にまで課金するのか」という問題だが、課金は必要だと思う。鎌倉市民が、鎌倉から外にでることで、渋滞させている部分もあるので、お互い様だと思う。ただし、ロンドンでは1割くらいしか取っていなかったと思う。資料にも書いてあるように、0～10%くらいの間で市民にも課金することに対しては賛成である。

【部会長】 データを見ると、ロンドン市民は9割引である。ただしロンドンの場合は、基本的には平日の渋滞緩和なので、外から来る人も週に5回は課金されているが、それでも9割引である。鎌倉の場合は、観光客の来訪は年に1回くらいとしても、市民は毎日そこで生活している訳なので、市民は9割引以上の割引をしないとバランスが取れない。

【●●委員】 ●●委員も述べていたが、「問題が多過ぎる」ということも一つであるが、「（仮称）鎌倉プライシングをやる」と言った時にこれだけの反響があったくらいだから、やはり報道の力は大きいと思う。「鎌倉は歩くところだ」ということを全国ネットで公表して、皆に知り渡るようにする。これはお金が掛からない訳である。何か機械を備え付ける必要もないし、実験費が掛かる訳でもないで、それを意識の改革としてやってみたら、一番お金が掛からずに浸透するのではと思う。

また、課金の問題だが、市民は税金プラス課金と言われるとやはり不満を感じる。そのため、私は全面的に、鎌倉市民は無料とするのが一番だと思う。そして外から来る人には1,000円

以上は取らない方が良いと思う。何故なら、まず（仮称）鎌倉プライシングでお金を幾らか払い、入って来たら、市内の駐車料金が全部無料かと言うと、それもまた違う。「課金されて入った人は、商店へ幾らかの負担をバックする」という提案だが、混雑して迷惑を被るのは市民も同じである。入って来る方はお客様なので、「おもてなしの精神」ではないが、快く温かく迎えて、それで課金は一度にする。課金をした人は駐車料金を無料するということには難しいかもしれないが、その辺りの兼ね合いは、駐車場事業者の人ともヒアリングを行って、負担額の話し合いをしていくと良いと思う。日本独特のロードプライシングを作り上げていく中で、先の事例から得るものがあると思うので、外国の例も加味していくと良いと思う。ロンドンでさえも、今でも調査をすると「この施策が功を奏しているかどうか疑問だ」という人が多くいると聞いている。（仮称）鎌倉プライシングはもっと時間を掛けて検討していくべきだと思う。

【部会長】 ここで提案がある。先ほど申し上げた「365日取るのではないかと」「市民も同額課金ではないか」という2つの誤解が広まっていることについて、否定をさせて頂く方が良いのではないかと。つまり、十数年前にそういった経験があったと思うのだが、誤解に基づく反対運動があって、この計画が頓挫してしまうことは非常に残念である。正しく理解して頂いた上で「反対」となって、結果的に駄目となるのは、それは市民の判断であるので結構である。しかし、誤解の上での反対意見が盛り上がって駄目になってしまうのは、お互いに非常に残念だと思う。少なくとも我々は「365日毎日実施する」ことは考えていないし、「市民からも同額課金しよう」ということも全く考えていない。例えば、「専門部会の案」として、委員長にも許可を頂いた上で、ホームページ等で公表することにはいかがか。

【●●委員】 部会長が焦るのは分かるが、検討委員会で決めた方が良いのではないかと。

【部会長】 勿論それが正しいのだが、検討委員会の開催はだいぶ先である。これは放っておくと危ないという経験がある。

【●●委員】 了解した。

【部会長】 他の委員の皆さんもよろしいか。

【●●委員】 了解である。テレビで取材を受けて感じたのだが、「市民からお金を取るのに反対か賛成か」と、そればかり聞く。だから私は「今は論議中だ」と言っている。私自身は若干100円ぐらいなら取っても良いとは思いますが、何しろ先方が聞きたいのは「市民から金を取るのには反対か賛成か」そればかりである。あれは見ている方が驚いて、「金を取られるのか」という話になってしまうから、まともな議論ができなくなるという感じはした。これから取材を拒否しても良いかもしれない。

【部会長】資料 P. 15 を見ると 0~1 割の負担というのが書いてあり、例示として「市民の負担額を 1 割程度にする計算例」が書かれている。これだけ見ると、これが一人歩きして、「1 割取られるのか」と思われてしまう可能性があるが、さっき申し上げたように、年 1 回来る人と市民の人とでは、頻度で言えば 100 倍近くは違う。これは年間の支払い額を等しくするという考え方で言えば、99%引きでも全然問題がない訳である。よって、もし例を出すのであれば、ここでは 1%とする例も出しておかないと、また誤解が広まってしまう。「1 割というのは恐らく最大値の例であって、例えば 1%の課金もある」ということを足しておいた方が、現実的だと思う。

【●●委員】それは大賛成である。一人でも多くの皆さんに正しく知ってもらうことが大切だと思う。ただ記者はこちらが書いて欲しいようには書いてくれない。新聞を見ても「土日祝日などの車の多い日に 1 台当たり 1,000 円を徴収した場合に、19 億の収入がある」と部分的に拾って書くものだから、非常に誤解を招きやすい。鎌倉には「広報かまくら」があり、月 2 回の掲載の機会があるので、それに丁寧に出してもらうことはどうか。

【●●委員】それは無理だと思う。(仮称) 鎌倉プライシングが出てしまったら、「実施する」ということになってしまう。

【●●委員】そういう誤解のないように丁寧に書けないかということである。

【部会長】まずは速報性ということもあるので、2 大誤解に対して、先ほど言ったような内容を、市のホームページに載せて頂くことで良いか。

【委員一同】異議なし。

(2) 新規循環バス（スーバ）社会実験の報告（速報）について

(事務局から資料の説明)

【部会長】社会実験では、非常に多くの方が乗っていたことが印象的だった。駅あるいは八幡宮回りから浄明寺に行きたい人が、観光循環バスのように使っており、浄明寺以降は正に目的通りだったと思う。

【●●委員】循環バスの社会実験の趣旨からすると、鎌倉駅で乗られた方は乗車人数に入れないう方が良いのではないか。基本的には、部会長や●●委員も述べていたが、浄明寺までのバスは普通に出ているので、そちらに乗って頂いても何もサービスも変わらない。鎌倉駅から乗った 500 人の方というのは、通常の路線バスに乗って頂きたかったお客様である。この社会実験が果たして成立し得るか、将来的に本格実施し得るかという判断をするとすれば、残

りの1,000人で成立するのかどうかを判断して頂かないと、私どもとしてはこれ以上お受けしかねる。

実際に、1便当たりの平均で30.5人の乗車があり、非常に多いのだが、現実から言うと1循環なので、断面としては15人ぐらいで、更にその内の3分の1が本趣旨のお客様でないということから、採算面では課題がある。特にこの路線の場合は、久木踏切では交通誘導を4人配置している。実は踏切の調整のためにその前の22日と25日から試走をやっている。初日は4人配置したのだが、2日目は人数を減らしてみた。その際、私もバスに同乗していたが、非常に怖く、「やはり4人必要である」との認識を持っている。コストが大分嵩むので、「予想以上の人がいたからできるか」と言われても、商業ベース的には難しい。

また、久木踏切での通過を考えると、安全面から大型の車は使えないので、今回の路線については中型車を使って輸送していた訳だが、今後例えば「鎌倉駅からの増発効果も含めてやる」ということになった場合には、ピーク時に中型バスでは、少し輸送力に不安がある。営業所の運営上も中型車を使うのは負担が大きい状況であった。今回は社会実験のために5台の車を用意して周ったが、その5台の車を用意するために、それこそ会社中から車をかき集めて用意したという状況であった。恒常的に実施するとなれば、やはり5台なり何なりの車を余計に持っていなければならない。

ただ、こういった形で協力をさせて頂いた中で、今後、特に県道鎌倉葉山線の沿線の方々は、特に出発したポールが緑ヶ丘へのバスのポールだったので、「いつもこのポールから出てくるのに、目の前の定位置をみんな素通りする」という話を聞いたので、その辺にも配慮してやっっていけないといけなとは感じた。恐らく、鎌倉駅から乗られた方というのはあくまでも在来路線バスの増発効果として乗った方であって、いわゆる社会実験の効果ではないし、本筋の社会実験の需要ではない。その辺は分析に注意して頂きたい。

【●●委員】 実は私も新規循環バスに乗ったが、5月3日は空いていた。最初に乗る場所が分からなく、従来のところだと思って着いたら「社会実験なんて知らない」と言われた。10時20分に乗って1周して、230円払って帰ってきた。鎌倉駅出発が10時20分、鎌倉駅着が10時55分から11時だから、35分から40分ぐらい掛かっているということである。上下線とも時計回り・反時計回りとも空いていた。この資料のデータについて、もう少し分析されるということなのでそれを期待したいが、浄明寺バス停からの利用者は、従来バスに乗るのではないか。泉水橋、坂上から先の方が循環バスに乗るのは間違いないだろう。この5月3～5日で、時計回り・反時計回りの所要時間の差を見てみると、5月4日には10分程度の時間の差が出たのだが、これぐらい時間差が出ないと循環バスに乗らないのではないかと思う。

【●●委員】 所要時間の話からすると、最初に話があった通り、私ども乗務員は「何でこんなに空いている連休なのか」と、過去に経験したことがないくらいに、県道金沢鎌倉線が空い

ている連休だった。そんな連休だったので、恐らく泉水橋から手前では、逆効果になったと思う。例年通りの渋滞であれば、浄明寺も一応効果があったと思う。それと、鎌倉駅の乗り場については、当日あるお客様からお叱りを頂いた。「何で案内をしないのか」という話であるが、実験の趣旨からすると鎌倉駅から乗って頂く訳にはいかない。鎌倉駅から乗って頂くと実験の趣旨を損なうので、一応5番乗り場には「社会実験のバスは3番から出ている」と小さく書いてあったが、積極的にはご案内していない。それでも3分の1の方は鎌倉から乗られたということだろうと思っている。

循環バスに乗ったお客様、あるいは停留所で折り返し待ちをしているお客様と話をしたが、ハイランドを利用する方は鎌倉に出るためにこのバスに乗ると言う。それより手前の方については、手前になればなる程、微妙になるというところである。反対に鎌倉で案内してしまうと、県道金沢鎌倉線方面に行く路線バスが殆ど満車状態で出ているので、社会実験で乗りたいた方が乗れなくなってしまうというところもあって、本来であれば浄明寺発にすれば良かったと思っている。

【●●委員】 私は5月3日に新規循環バスの路線をバイクで回り、最後は久木踏切の最終便を見た。乗ってないのではないかと思ったら一杯だった。久木踏切で誘導員がどのように誘導しているのかを見ていたら、他の車両を止めていたので、これなら踏切通過時は安全だなということは確認できた。その後バイクで追いかけて、途中の下馬の踏切で渋滞するかと思っていたら意外に早くて、鎌倉までは大体同じぐらいだった。5月4日は昼に家から歩いて浄明寺まで行った。浄明寺で動向を見ていて、浄明寺から乗った。そうしたら鎌倉駅から乗ったと思われる方が1人で、後はほとんど降りていた。それでハイランドに入ったら乗り始めた。ハイランドの人は本来、バスで逗子に行って、逗子から鎌倉まで来るので、ハイランドの利用者からするとメリットがあったと思う。それでも鎌倉駅まで乗っていたのは20人弱である。後で色々と地域の人に聞いてみたら、「確かに早い」という話はしていたものの、あの日は割に空いていたので「良かった」という意見まではなかった。浄明寺の町内会では10人位がまとめて乗車していた。

【部会長】 次回、本格的な分析の結果が報告されるので、それを確かめたい。

もう一つの議題は資料P.24についてだが、今まで上がっていた「交通規制を掛ける」というのと、「パーク&ライドを拡充する」ということについて、更なる意見を伺いたい。また、他の意見もあれば伺いたい。

【●●委員】 方法は難しいと思うが、鎌倉に来る車に対して渋滞情報を伝える。出発時に伝えられたら本当は更に良い。情報を伝えると効果があるだろうというのは、新聞等のマスメディアが鎌倉プライシングを取り上げたことで、ゴールデンウィーク中の自動車交通量が減少

したことと、駅で入場規制を掛けるほどの多くの人が、公共交通である鉄道で来たことと両立する話である。

【●●委員】今の話から派生するのだが、今までの情報提供というのは非常に受身的な情報提供だった。「ホームページを見てくれ」というような方法であれば、積極的な方には見てもらえるが、そうでない方の目には触れない訳である。今回、ゴールデンウィークに車があれだけ少なかったというのは、春先からほとんどの新聞が「鎌倉が交通渋滞に悩んでいて、その解決策として（仮称）鎌倉プライシングを考えている」ということを、ニュースにして貰ったお陰で、今まで何にも考えてなかった人たちの目にも「鎌倉は交通渋滞が酷い」とイメージされてきたのだと思う。こちらから能動的に発信していくとなるとお金が掛かる話になっていく訳で、大手の新聞に記事は無料で書いてもらったのだが、例えば全面広告を打てば、すぐに1,000万円ぐらいの費用が掛かる。ただ、（仮称）鎌倉プライシングに掛かるコストのことを考えると、例えば鎌倉は道路渋滞の問題と、ある特定の日に観光客が集中していて、十分に観光できる時間がないということも含めて、何らかの形で積極的に情報発信していく必要があるのではないか。「車で行くこんなこともあった」、「こんなツールも用意している」、あるいは「オフシーズンの鎌倉の方が良い」、「オンシーズンはゴールデンウィークだけじゃない」など、積極的に発信していくだけで、効果が結構出るのではないか。勿論それはお金が掛かるが、（仮称）鎌倉プライシングよりも遥かに安いと思う。

【部会長】二人から二種類の情報の話を頂いた。●●委員の意見は、車で来た人にその場で出す情報で、●●委員の意見はもっと手前で、家で新聞を読んでもらうというものである。

【●●委員】前に、ラジオの番組の一部を買うというのが何回かあった。あのようなものに載せて貰うのはどうか。

【●●委員】それに関しては、「鎌倉の観光は少し遅れている」と世界遺産のワークショップで商工業の方が言っていた。季節の平準化に対して、例えば「そうだ、京都行こう」、「また奈良を見てみよう」等、色々テレビでやっている。あれらに比べて鎌倉の観光行政は愚策ではないか、という話もあった。観光客の平準化というのは大事である。

【事務局】まずは●●委員の提案について、実施する必要があるということは十分理解している。以前NEXCOの方に「渋滞をしているからNEXCOの高速道路の方に掲示してもらえないか」と依頼をしたのだが、「市町村の渋滞情報は、一切高速道路では案内をしていない」と断られた経緯がある。

また、●●委員が発言した内容は、必要だと思う。実際に平成11年の社会実験では、FMラジオ局等に依頼をした。かなり費用は掛かったが、効果はあったと認識している。ただ、一

面広告 1 回で 1,000 万円掛かるとするのは、今の鎌倉市では難しいと思っている。当然、そういうことができるようであれば、効果があると思う。

【●●委員】 掲示板の話も出たのだが、私どもの感覚として、テレビの旅行番組で鎌倉が出た次の週末は必ず混む。例えば、番組の最後に「車で来られると大変渋滞する」、「できるだけ公共交通をご利用して欲しい」みたいな何かを入れて頂くようなこともした方が良いと思う。

【●●委員】 「鎌倉は混んでいる」という情報を、例えばインターネット上で流して、そこにアクセスすると、渋滞している状況や、渋滞ポイントなどをカメラでずっと流すのも効果があると思う。もっと丁寧なのは「ここからここまでで現状何分掛かる」ということを知らせてあげれば便利だと思う。

【部会長】 今日は「情報」というキーワードが出た。資料 P. 24 が白紙になっているが、パーク&ライドについては、少なくとも 2 人の方がかなり強く主張されているので、これについて少し具体的に検討した方が良いのではないか。交通規制については、まだ「交通規制」という言葉だけが出てきていて、「どこをどうする」という案は残念ながら出てきていないので、是非アイデアをお持ちの方は出して頂きたい。情報についても、2 種類の情報提供の知恵を頂いたので、やるとしたらどのような方法になるかということ、少し今後検討していきたい。

【事務局】 「鎌倉の近くまで来て渋滞情報を提供する」ということについては、朝比奈 IC で県道金沢鎌倉線の情報を提供した実験は行っている。そこで出ている結論は「家を出る時から選択していなければ、来た車は止まらない」というものであった。

【部会長】 それも次回の情報としてまとめて欲しい。今回、メーカーヒアリングを実施することと、内容については、皆さんにご了承頂いた。

【事務局】 これを持って各メーカーの方にヒアリングを実施したい。日程が決まり次第、委員の皆さんには連絡させて頂きたい。

【部会長】 専門部会でメーカーを呼ぶということか。

【事務局】 そうである。

【部会長】 次回の 6 月に開催予定の専門部会にメーカーを呼ぶということか。

【事務局】 検討する。

【●●委員】 メーカーを呼んでも、我々は技術的な質問ができない。

【部会長】技術的なことは資料P.11に書かれている。このような内容を、我々に分かる言葉で説明して頂く。「そんなことできない」と言われたらそれまでであるが、そもそも我々が議論したアイデアが実現可能なのかということを知りたい訳である。

【●●委員】メーカーヒアリングについて、ここに書いてある内容の他に、更新費用が必要である。イニシャルとランニングだけではなくて、システムは必ず何年か経つと陳腐化する。その時に更新を掛けないといけないので、その際のコストと、5年持つのか10年持つのかといった更新期間が必要である。色々なシステムを入れているが、その費用が大きい。1回目はお金を掛けて合理化をするのだが、2回目は何の合理化もできずにお金だけ出て行くという話になっているので、その辺の話も併せて聞いて頂きたい。

【部会長】専門部会では、検討する内容が沢山あるので、その時間は必要である。専門部会とはまた別に、メーカーヒアリングの機会を設ける必要があるか。

【事務局】ヒアリングについては、また相談させて頂きたい。できれば皆さんに参加して頂いた方が良いと思う。

それともう一つ、委員の方々からかなり色々な課題を頂いたので、私ども事務局としては「このような問題がある」ということをきちんと整理して、次回以降に示したい。

【部会長】ヒアリングについては事務局で検討の上、知らせて頂きたい。

それから、(仮称)鎌倉プライシングについての2大誤解については、現在までの検討内容をホームページで公表して頂きたい。

次回の専門部会は6月に開催予定ということで、今日は終了したいと思う。

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】次回の第14回専門部会の開催日程については、6月の議会後を考えている。日程が決まり次第、改めて通知をさせて頂くので、よろしく願います。

以上