

平成 26 年度・鎌倉市交通計画検討委員会 第 14 回専門部会 議事録

日時 平成 26 年 7 月 22 日（火） 午後 6 時～午後 8 時

場所 鎌倉市役所 本庁舎 2 階 第一委員会室

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、概算費用の資料を除き情報公開の対象としたい。なお、概算費用の資料は未成熟であるため、会議終了後に回収する。

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 13 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) 鎌倉ロードプライシングについて

【部会長】 事務局から資料の説明をお願いするが、その前に一つ提案をしたい。資料 4 の概算費用の資料については「取扱注意」と書かれているが、専門部会資料及び議事録は原則公開である。公開する以上は、当該資料や議事内容も公開が原則となるが、資料 4 に記載されている費用は、メーカーヒアリングに参加した会社が示した超概算額であり、公表するには少し早いと考えている。従って、資料 4 に関する発言内容は議事録から削除するが、よろしいか。

【委員一同】 異議なし。

(事務局から資料の説明)

【部会長】 資料の内容について、委員の皆さんから意見を伺いたい。

【●●委員】これから議論することになっていると思うのだが、2 ページの（４）のニ）課金額で、この中に「交通渋滞の解消効果、運営費用」と書かれている。この解消効果というのは貨幣換算するのか。そして、運営費用というのは初期費用や減価償却も入れるという解釈で良いのか。また、（１）の法制度面の検討だが、「必要に応じて条例化」という文章になっているが、これは法定外目的税の制度を適用するのであれば、条例化は必要条件であると思う。

【部会長】2 点あったが、1 点目は如何か。

【事務局】1 点目については、例えばここで言う効果というのは「1,000 円課金したらどのぐらいの交通量が減るか」ということや、「課金額を上げたらどのぐらいの交通量が減るか」ということを、試算をしながら検討していく必要があるということである。また、運営費用については、当然初期費用分も含めて検討していく必要がある。

2 点目の法制度の面での検討については、法定外目的税で検討していくことを考えているが、顧問弁護士の方とも相談をしながら、他の観点で（仮称）鎌倉ロードプライシングができるかということ、更に検討していかないといけないと思っている。これについては専門部会で議論するというよりは、新たに国の職員で組織する委員会を立ち上げ、そこで議論して頂きたいと考えている。

【部会長】1 点目の数式は分かりにくい。実際には、交通渋滞の解消効果は考えていないが、実際はそれが一番大きい。皆が困っている交通渋滞が解消した時に、いや応なく払っている時間というコストが不要になる。それを貨幣換算すると莫大になるはずだが、現時点ではそこまで考えずに、運営コストと収入という、非常に経営的な観点で考えようとしている。このような数式にしない方が、かえって分かりやすいのではないかという指摘だと思うので、事務局は少し表現を変えること。

【事務局】了解した。

【●●委員】（仮称）鎌倉ロードプライシングで考えなければいけないのは、プロジェクトの期間として、「何年ぐらいやるのか。何年でやめるのか」ということである。そこをある程度イメージとして共有しておかないと、中々議論を進められないと思う。また 6 ページについて、やはりまだ少し課金のイメージが複雑で、これに 1 億数千万円を投資するのなら、この仕組み自体を市民やコンサルタント、商工会議所、観光協会などに提案して頂いて、1 億円や 2 億円の補助金を出した方がもう少し良い施策ができるような気がする。この課金の流れ自体ももう少し柔軟に考えてはどうか。もし本当にこれをやりたいのであれば、この施策を市が実施するのか、あるいは市内の既存団体に任せるのかも含めて、考えた方が良い。

【部会長】●●委員から、「期間をどう考えるか」ということで、実は今まで誰も考えたことがなかった。「できる、できない」という議論が多く、「いつまでやるのか」ということに頭が及んでいなかったのだが、そもそもそれを考えなければいけないのかどうかも含めて考えたい。

【●●委員】パーク&ライドに限れば、(仮称)鎌倉ロードプライシング以外の20の施策についても検討した方が良いというのは、専門部会での総意だと思うので、できれば他の施策についてもどれぐらいのコストが掛かるのかという一覧表があれば、本当にパーク&ライドをやめるのかどうかということも含めて、比較検討できると思う。例えば、歩道の整備の方がより効果的で低コストの施策になるかもしれない、というようなことが検討できると思うが如何だろうか。

【部会長】普通の施策というのは毎年税金が掛かるのが、逆に、もしかしたら収入が得られるのではないかという(仮称)鎌倉ロードプライシングの施策が提案されているから、そのような議論になると考えて良いか。

【●●委員】その通りである。(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施によって収入が得られるので、初めて支出する側の施策が検討できるようになった。

【部会長】その議論をするためには、先程の「(仮称)鎌倉ロードプライシングでプラスマイナスがどうなるのか」ということがクリアになり、それでいくらの収入となるかということと、その時に、「その収入で何の施策を実施するのか」という議論の順番で良いのではないか。

【●●委員】その通りである。ただ、何年やるかでその辺は変わってくるのではないか。

【部会長】何年やるのかということについて、意見を伺いたい。

【●●委員】難しい問題だと思う。これは10年ではペイできないのではないかなと思う。少なくとも15年から20年ぐらいやらないといけないのではないかな。それと、15年か20年のうちに周りの幹線道路の整備ができれば廃止しても良いのだが、幹線道路の整備ができなかったら20年ぐらいやらないといけないかもしれない。それから、数字が色々あって迷うのだが、10ページに15,000台の来訪車両があって、その50%削減すれば良いということだから、7,500台をパーク&ライドの駐車場に入れれば良いということである。そうすると、通過する課金対象は7,500台になるという考え方で良いか。一方で、以前の資料では課金対象台数が16,000台になっている。この数字のずれはどうか。

【部会長】まずはこの数字のことについて、事務局に説明して頂きたい。

【●●委員】鎌倉地域の手前で駐車すると流入台数は16,000台よりも少なくなり、収入が減る

訳だが、その状態が良く分からない。仮にパーク＆ライドの駐車台数が 1,000 台だとしたら、16,000 台から 1,000 台引かれてしまうので、その分収入が減る。その計算も多分必要だと思う。

【部会長】その複雑な議論に行く前に、●●委員から質問があった「二つの資料の 15,000 台と 16,000 台の違い」について、事務局に説明して頂きたい。

【事務局】「鎌倉地域に入って来る台数」は 15,000 台である。それ以外に鎌倉地域に目的を持たない通過交通が 19,000 台ある。計算の過程は省くが、その入って来る 15,000 台と通過してしまう 19,000 台の半分を削減させると、交通渋滞が解消されるという計算になっている。そういう意味でパーク＆ライドとして必要な台数が 16,000 台になる。パーク＆ライドは、通過交通には対応できないので、鎌倉地域に入って来る交通 15,000 台の 50%を削減すると、交通渋滞が解消されるため、パーク＆ライドだけで交通渋滞を解消させる場合は半分の 7,500 台が対象となる。(仮称) 鎌倉ロードプライシングで通過交通も含めて課金対象とする場合、16,000 台になる。

【部会長】通過交通は鎌倉地域に目的を持っていないので、何をやってもパーク＆ライドを利用することはない、ということである。

【●●委員】通過交通の量が減らないなら、その分余計にパーク＆ライドの駐車台数を増やしていけないといけない。(仮称) 鎌倉ロードプライシングによって市外からの車が 15,000 台と通過交通が 19,000 台あり、そのうちの半分くらいは(仮称) 鎌倉ロードプライシングに恐れをなして来ないで頂き、残りの車からお金を頂く。それで通過交通が 19,000 台来て、そのうちの半分くらいは市内を通らないだろうということで交通量が減る話になっているのか。

【事務局】その通りである。

【●●委員】それならば、同じように交通量を減らそうと思うと、もう少しパーク＆ライドを利用して貰わないと、通過交通はそのまま市内を素通りする訳なので、19,000 台の半分の 8,500 台というのは減らないので、その分の対策が必要になるのではないか。

【事務局】厳密に言えば、通過交通の 19,000 台というのは、平成 7～8 年当時のナンバープレート調査に基づく結果なのだが、その多くは明石橋からハイランドに抜けるものが圧倒的に多い。例えば、朝比奈から若宮大路まで通って国道 134 号へ抜けるような通過交通はあまり確認されていない。そういう意味で、公共交通への転換という台数を統計上出している。指摘の通り、通過交通分を乗せないといけないのか、乗せなくても良いのかというのは考えなければいけないと思う。一つ目安としては、鎌倉地域へ流入する台数の半分を対象と考えた

らどうかということである。

【部会長】概算だということしか言えないということはある。先程の「(仮称) 鎌倉ロードプライシングをいつまでやるのか」という議論に戻るのだが、「交通渋滞が解消されるまで」というのも一つの案だと思う。解消される目処というのは幹線道路ができて交通状況が変化したりすることによると思う。

【●●委員】何か成し遂げたい大きなプロジェクトがあれば、それができた瞬間に終わっても良いのではないか。

【●●委員】基本的な話として、(仮称) 鎌倉ロードプライシングを行い、この検討委員会で何を実現したいのかということ、交通渋滞を削減することであり、その収入で何かを整備するのは、そもそも本筋の話ではない。そうであれば、鎌倉市内の交通渋滞が、生活上耐え得るレベルに戻った時期まで行うのであろう。そもそも当初の考え方として、鎌倉に来る時は、車を使わず公共交通で来てほしい、という一つの施策の中に「鎌倉フリー環境手形」があり、(仮称) 鎌倉ロードプライシングという手段が提案されているのである。ところが、(仮称) 鎌倉ロードプライシングのイメージは、車で来る人は今までと変わっておらず、お金を払うのが嫌な人はパーク＆ライドを使い、お金を払っても良い人はそのまま中に入ってもらいたい。その分のお金を頂いて駐車場等を整備するとなっている。家を出る段階で自動車利用を諦めてほしいというのが、そもそものスタートであったはずなのに、来る車はやはり今まで通り来るのだ、というところで費用や効果を議論している気がして仕方がない。例えば(仮称) 鎌倉ロードプライシングに色々コストが掛かって、車が1日16,000台走るとどのくらいの収入が入ると言っているが、もし本当に(仮称) 鎌倉ロードプライシングに効果があれば、車の台数はもっと減って、収入はもっと減る話である。それが本来の(仮称) 鎌倉ロードプライシングを導入する目的ではなかったのか。

【部会長】基本的には車ではなく電車で来て頂いて、歩く観光を楽しんでもらうというのは大目標で、これは変わらないと思う。仮に、既に鎌倉の周りにパーク＆ライドの駐車場が数多くあって、車で来た人はお金を払って鎌倉地域の中に入るか、ここで停めるのかという選択ができるのであればそれで完成してしまうのだが、残念ながら駐車場はそれ程ないという状況である。基本的には電車で来て頂きたいので、課金するということをアナウンスするが、やむを得ず車で来てしまうという場合がある。それらの方に対して、停めてほしいとは言いきれないので、今回はお金を払ってもらおう。ただ、そこで終わるのではなくて、色々議論しているように、次回は電車で来て頂けるようなインセンティブを何か与えられないか、ということである。例えば、次に電車で来た人が、鎌倉駅にチャージの機器があり、そこにETCカードを挿し、「1ヶ月前にあなたは車で来て課金された」となると、Suicaに300円がチャ

ージされる。それを持って商店で 300 円を使う。そういうインセンティブを付けることで、少し時間が掛かるが、電車の方に誘導するというのが（仮称）鎌倉ロードプライシングである。それがヨーロッパとは全然違うところで、駐車場がほぼない状況で（仮称）鎌倉ロードプライシングをやるというところで、どうやって公共交通に転換させるかが課題ではないか。

【●●委員】その通りだと思うが、（仮称）鎌倉ロードプライシングのコストにしても、パーク＆ライドのコストにしても、フルスペックで考え過ぎている。要は施設を作るのは、ある程度は必要なかもしれないが、それ以前の段階でもう少し車を減らす努力はしても良いのであろうと思う。車を減らすための（仮称）鎌倉ロードプライシングをしているのだろうが、それがどうすれば可能なかがまだ分かっていない。

【事務局】これらの取り組みは平成7年から行っている。都市計画道路39路線あって、約61,000mが指定されている。現在はその内、約20,000m整備し、整備率が約33%である。県平均が約60%以上なので本市の整備率は非常に低い。何故整備ができないのかというと、鎌倉地域には古都保存法や史跡等の制約があり、今後早急に道路整備は進まないと思う。そのため、TDM施策を進め交通需要を少しずつコントロールすることを皆さんで考えながら行うということで、（仮称）鎌倉ロードプライシングやパーク＆ライド等がある。当然、道路を整備する必要があると思うが、すぐに整備できる状況ではないことから、（仮称）鎌倉ロードプライシングが実施されたから10年でやめる、とは考えていないので、それだけは認識しておいて頂きたい。

【●●委員】今の自家用車は非常に性能が良くなって、交通渋滞していてもその中で面白く過ごせるという利用者の特性もある。混雑した横須賀線や江ノ電で来るよりもずっと楽に行ける。車は少々交通渋滞して時間が掛かるがそれで良いと思えば、小さい子がいたり、足が弱い老人がいたり、仲良しの友人と行ったりするのなら、ずっと快適に時間を過ごせる。鎌倉の観光目的の殆どは、鎌倉の街の中で時間を使うために鎌倉に人が集まることである。通過交通は機能的なものも関係しているから、他の地域を通して早く目的のところに行けるならば避けるだろう。あくまでも車で来て鎌倉を楽しむという目的もある。来訪者だけでなく、市民にも迷惑ということであったが、お金を出して頂いて少しでもそれを避けてくれるのであればその方が良く、そうでなければお金を頂いて、その分を鎌倉の交通施策に使えば良いのではないかと。1,000円程度であったら、車で来る人は来る。例えば5,000円～6,000円も払って鎌倉を楽しもうという人にとっては抑止力がない。だから、（仮称）鎌倉ロードプライシングでどのくらい交通量を抑制できるかなということ自身を、より精査してみないといけない。本当に車の流入を防ぐのであれば、50,000円～100,000円位取らないと避けられないのではないかと思う。

【部会長】 50,000～100,000 円というのは抜きにして、いずれにしても、やるとしたら社会実験を繰り返さないと、適正な額というのは分からないと思う。

【●●委員】 私が毎回気にしているのは、観光客は市民からすると凄く迷惑を掛けているということである。車も人も、市民からしたら「もう来なくて良い」という人も結構多い。今以上に増えなくても良いと思っている人が多い。それで、はっきり言って商業者が観光客でどれぐらい潤っているのかと言ったら、税收で言ったら微々たるものである。そういうものを考えた時に、それこそゆっくり歩いてのんびりできるのは人が来ない時である。平成7年から8年の頃の議論も、商業者がそれでは困るという議論があって、それで潰れたという話がある。今はそうではないだろう。そういうところの基本的な考え方が大事で、おもてなし等は全くいらないと思っている。住民の立場としたら非常に迷惑である。

【●●委員】 現状を見ると車で交通渋滞に巻き込まれて苦労しても来る方は来る。電車で来る人も結構混んで大変だと言うが、それでも電車で来る。それはそれなりに納得して来ているのではないか。では、何が問題かと言ったら、先程指摘のあった住民である。4 ページの一番上に出ているように、緊急車両の到着時間の遅れが、どれだけ迷惑しているかを世に訴えたら良いと思う。

【部会長】 困っている方は住民で、バスに乗れない、緊急時に非常に怖い、ということは何ともしないといけない。それに対して正月三が日のような交通規制はできないか、パーク＆ライドだけで何とかできないか、という提案もあるが、それに対して9、10 ページで、それは難しいのではないかという説明もあった。それらも踏まえて（仮称）鎌倉ロードプライシングの議論がある。ただ、日本での実例がない中で現実性があるのかを判断するため、メーカーヒアリングを行った。

【●●委員】 現在、市長のふれあい懇談会を地区ごとに行っており、私の地区が一番課題になっている十二所から鎌倉駅周辺である。その時に、市長が交通問題を重々認識しているので、（仮称）鎌倉ロードプライシングと正月三が日並の規制をやる、ということをその席で言っている。これについて、事務局としてどう捉えているのか伺いたい。

【事務局】 当然、市長と話し合いをしている。ふれあい懇談会の答弁は私どもも一緒に作っている。市長は（仮称）鎌倉ロードプライシングを検討委員会の方に要請をしたこともあり、実施したいと考えている。また、正月三が日の交通規制は非常に評判が良いということは市長も認識している。この検討委員会では、（仮称）鎌倉ロードプライシング以外も検討するというのを約束して今まで進んでいる。市長もそういうことで、話をされていると思う。

【●●委員】市民の前でそれを言われてしまうと、専門部会ではそのような話は出ていないのに交通規制を進めるような感じがする。色々な事情があることは重々承知しているから良いのだが、そこまで踏み込んで発言されると、(仮称)鎌倉ロードプライシングをやらないと思ってしまう。意思疎通してもらわないといけない。しかも、正月三が日並みにはできないと資料に書かれているので、おかしいと思った。

【部会長】そこは、市長に検討状況を伝えてほしい。

【●●委員】正月三が日の特殊性というのは、住民全員の仕事が休みの期間である。今回検討している日は、一般的には休みの日とはいえ、休みでない仕事の方もいる。

【●●委員】それは承知している。

【●●委員】そこで、(仮称)鎌倉ロードプライシングをやると言っても、せいぜいゴールデンウィークとシルバーウィーク等を含む日数ぐらいが良いところである。

【●●委員】現実として難しい課題は重々承知しながら、交通規制をやるといようなことを言うから、それは少し違うだろうとなる。

【部会長】その点については、事務局で対応をお願いする。6 ページに商業振興の色々なアイデアがある。その前のページには、各店舗に負担が掛からないということを前提にしたいとある。是非、●●委員に意見を伺いたい。

【●●委員】負担が掛からないと言っても、品物をどれだけ割り引くかということで、1,000 円の物を買って 5%引いた時に出る 50 円を誰が申請するのか。金の掛からないような、費用の掛からないような負担だと言っても、事務員を提供してくれるのかということである。やはりこの事務手数料というのは、我々商売をしている者からすると、ものすごい負担になる。1 個売れたら何十万というものであれば良いが、土産屋さんは、100 円単位の物を何百と売っている。何百に対して 50 円や 30 円の還付をもらうのにリストを書いて、これだけ売れたのでこれだけ還付してほしい、と申請するための事務手数料はものすごく掛かる。そういう意味で少し難しいと言った。前回のメーカーヒアリングでは、シンガポールだったと思うが、そこではおもてなし的なことは一切行っていないということだった。結局(仮称)鎌倉ロードプライシングというのは、お金を払って鎌倉に入る、というだけの話で、●●委員の発言のように 1,000 円払えば入れるのなら、逆に、金を払えば鎌倉に入って良いのだろう、という考えがあるから、あまり交通渋滞の解消になるという気がしない。(仮称)鎌倉ロードプライシングについては非常に不安があるので、商店街の事務的なことを別にしても、この方法でも恐らく交通渋滞の解消には繋がらないと考えている。

【部会長】それは1,000円の場合であろう。まだ1,000円と決まった訳ではない。

【●●委員】何十万円は別として、5,000円や10,000円でも、そういう金額でも分からない。現時点での方法としてゲートを用意するというが、知らない人がゲートに入って「10,000円」と言われて、それでUターンして帰るというのは混乱すると思う。うまく宣伝してもらわないといけない。

【部会長】その通りである。Uターンは大混乱の要因であり、そうならないようにしたい。

【●●委員】逆に交通渋滞を発生させるかもしれない。そこが非常に難しいと思う。正直言って個人的に市長に何とかしてほしいと言われたので、市長を応援する立場でいけば何とかまとめたいという気持ちがあるのだが、現実の問題として色々なことを考えていくと、慎重に良い提案をしていかないと、交通渋滞の解消には繋がっていかないなと思う。

【部会長】2点あった。一つは、1,000円で効果があるのか、というところである。これはまさに本当に分からないところだと思う。これは社会実験をするしかない。もう一つのおもてなしのところについては、前回も何回か指摘があった、事務手続きの煩雑さという点が非常に重い課題であったので、事務局に新しい提案を考えて頂いた。6ページの内容は、確かに複雑に見えるので、商業者の立場になって説明をして頂きたい。

【事務局】今回の提案はおもてなしクーポンのような方法であり、各店舗が何らかの形で事務手続きをする訳ではない。まず5ページに示したのは、今までの個々の店舗での対応という考え方ではなく、商業・観光振興に対して、街路灯、カラー舗装といった商店街をきれいにすることに対してお金を使うことを提案している。もう一つは、現在コンビニ等ではSuicaで決済できるようになっていて便利だと思うが、例えば、その機材の購入に関して各店舗に補助をすることであり、各店舗が（仮称）鎌倉ロードプライシングによって、何らかの煩わしさを受けないように考えている。もう一つは6ページの右側にあるように、何らかの形で課金した記録が残るので、その記録を例えばSuicaに移すようなことができれば、そのSuicaを使って買い物や飲食の自動決済ができるようになると、事務処理の煩わしさが生じないのではないかと考えている。今回の提案に、各店舗個別にお金や物を還元していくのではなく、商業・観光振興を全体的に行うことである。

【部会長】あくまでも公共交通の利用促進と歩行環境の改善がこの施策の目的なので、入ったお金があればそれに使う。例えば商店街の歩行環境を良くするといったことには使えるのではないかということか。

【事務局】その通りである。

【部会長】その Suica を何に使うのかはユーザー次第だが、各商店で Suica が使えるようになっていれば、その返したお金を各店舗で使って貰えるかもしれない。

【中村委員】この問題については観光協会の中では特に議論されていない。まだ検討中である。私はまだこの専門部会に 2 回しか出席していないが、期間を決めるという話が先ほどあったが、私はずっとやるものだと思っていた。それは設備投資をするものだし、もし期間中に交通抑制がされていたとして、やめてしまうとまた元に戻ってしまう危険がある。逆に、それと同時に課金をしている段階で目標額に行かない場合は、逆に、是非鎌倉に車で来てほしいと宣伝していかないとペイできていかないのではないかという心配もある。観光協会として、内部に報告はしているが、(仮称) 鎌倉ロードプライシングについて、まだ賛成・反対という意見はない。

【●●委員】先程の意見をもう少し整理していくと、(仮称) 鎌倉ロードプライシングで鎌倉に流入する車を減らそうということは、今の状況としては、土日に鎌倉に車で行ったら混むと分かっている人はもう来なくなっている。はっきり言って、それが嫌な人は今でも来ていない。それでも行く必要があるという人は、例えば、お寺に法事で行く人等、様々だと思うが、鎌倉の特殊性で、少々時間が掛かってもやはり車が良いというような、家族みんなで楽しみたい人が来て、混む時は混んでしまうというのが現状だと思う。そういう状況を考えないと、課金額はそれほど高くはできない。それで不必要な車は入らないようにして、少し減ってスムーズに通行できるようになる。毎日の話ではなく、少額のお金で判断される話ではない。結局来る人にとっては、毎月来ている人よりは、もしかしたら総額では少ないのではないかなと思う。その人は、相当な額でもやはり車で来ると思う。混んでいても構わない人達であろうと思う。そういう実態を見て考えないといけないのではないかな。

【部会長】金額の設定についてか。

【●●委員】そうである。

【●●委員】駐車場で来訪車両のナンバープレートを見ていると、まずこの近辺からではない。結構遠いところから来ている。結局は情報がないからである。来てしまったら仕方がないから入ってしまう人が多いので、分かっているわざわざ入って来るというより、むしろ、来てしまったら混んでいたけれども仕方がない、というのが多いのではないかな。

【●●委員】流入で一番多いのは横浜ナンバーだという話を聞いている。

【●●委員】それは一番多いとは思いますが、春日部等、他の地域からの車も多い。道路や交通渋滞が分かってない人が多い。そういう車が結構入って来るというのが現実であり、この人は

お金を落としていかないと思う。

【部会長】まもなく圏央道が開通する。今まで鎌倉に来たことがない埼玉県民でも、車に乗っていると鎌倉に着いてしまうので、相当な台数がまもなく来ると思う。それは観光業としてはプラスなのであろうが、交通渋滞という点からすると、今までと別の方向から入って来るので、相当深刻な状況になると思う。

【●●委員】この問題は（仮称）鎌倉ロードプライシングをやるにもお金が掛かるし、それからパーク＆ライドをやるにも掛かる。両方にお金が掛かって、それを充実させるのが大事だと思う。用地の買収から始まって、機材を備える。（仮称）鎌倉ロードプライシングをやるかやらないかよりも、それがなければできないことだし、それでうまく行けば正月三が日だけではなくて、毎日できる。当然設備を造ったらそういう風にすれば良いと思うが、●●委員が述べたように、5年、10年計画で考えるべきである。ヒアリングに私も参加させて頂いたが、費用も相当掛かる。鎌倉市の現状は金銭的に豊かではないので、費用を掛けて造って、それをペイするのに何年掛かるかという数字などにも問題はあがあるが、何年計画でどのぐらいの費用でこれをやるのかという、基本に立ち返った方が良いのではないかと思う。それからおもてなしや課金の金額を検討した方が良いのではないか。

【●●委員】先程から、車の流入をいかに抑制するのかということで、社会実験をやるという話をしている。ただ、社会実験を10箇所全部でやるのか。例えば十二所だけでやるのか。やり方はあると思う。それでどれだけ効果があるのかというのは、これはアナウンス効果も含めて行う価値はあると思う。それが全部うまく行くかどうかは分からない。

【●●委員】社会実験をやるにしてもどこでやるのか。例えば国道134号は迂回路があるというイメージがあるが、その他はどこもゲートに迂回路がない。（仮称）鎌倉ロードプライシングを成功させるというのは、どこの国でも迂回路があるから皆が納得して中に入る。用がなければ外を回っていく。ただ、鎌倉の場合は地形的に、国道134号以外はほとんどない。そうすると、社会実験をした時に迂回路がある場所とない場所で行い、その結果を見るというのはどうか。

【●●委員】費用が掛かる話だから、一気に行ってダメだった、となればそこまでである。一番効果的な1、2箇所の場所で行ってみて、少しは効果があるとなれば、それが良いのではないか。細かい話はその先であると私は思っている。1箇所でも2箇所でも行ってみないと分からない。10箇所一気に行うと言っても、その費用はどこで出すのかという話がある。1箇所ぐらいなら簡単だろうと思う。

【●●委員】その場合はゲートがないから社会実験の時はどうするのか。

【●●委員】ゲートを造る。

【●●委員】シンガポールも始めはそうであった。

【●●委員】社会実験という話が良く出ているのだが、これだけのシステム投資が必要なものを、やるかやらないかを定める以前に社会実験をする、という感覚が私は良く分からない。課金額を決めるための社会実験というのは分かる。1,000 円だったら、2,000 円だったら、5,000 円だったら、という社会実験なら分かるのだが、社会実験をやったら初期投資は掛かってしまう。その段階で、実施したが市民の合意を得られなかった、という話になった場合、今後の方針をどうするというのは一番重要な問題だと思う。それ以外の段階で、例えばゲートでお金を取る以外の抑制的な社会実験というのだったら、何か方法を考えないといけないのではないか。

【部会長】今日は社会実験の方法論に議論が進んだが、今日の段階ではまだそこまで行かなくても良いような気がする。本日は、前回の委員会、あるいはその前の専門部会の時に、そもそも（仮称）鎌倉ロードプライシングというシステムが費用的に膨大なものかどうか分からないのに議論をしても仕方がない、ということでメーカーヒアリングをすることになった。その結果、まだ細かくは分からないが、できる可能性があるのではないかとということが分かった。これを受けて、今日、皆さんの意見を伺っている限り、（仮称）鎌倉ロードプライシングそのものを真っ向から否定という意見ではなくて、むしろ色々な注意すべき点といった議論が多かった。最初に出た、いつまでやるかという話については、確かに今まで全く出てこなかったのだが、確かに費用は、何年ごとに掛かるので、いつまでやるのかという話が出てくるのだが、事務局の説明にもあったように、市としてはいつまでやる、というように決めて議論するよりも、交通渋滞の解消という大命題を優先するということである。お金の経営的な観点で言うと期間を計算しないといけないのかもしれないが、（仮称）鎌倉ロードプライシングをやらなくても交通渋滞が解消されるような何かが将来的にできれば、その時にやめるかどうかは考えるが、そうでなければ、いつまでにやめるという話はしないということで良いか。そして、その上でおもてなしの部分についてはまだ議論が煮詰まっていないので、要検討の部分がある。特に、商業者の方に負担を掛けるようでは本末転倒であるので、その辺りは良く検討しないとイケない。後はいくつか非常に大事な論点を出して頂いたのをまとめて、8月11日の検討委員会に「今日までの議論はこういうことだった」ということで、報告したいと思う。まだ取扱注意のところは出せないが、それ以外のところを報告したいと思う。今日はそれでよろしいか。

【●●委員】もう一つの施策のアイデアについてだが、このゲートのところを全て（仮称）鎌倉ロードプライシングでやろうと思っても実際にできない時は、進入禁止にして、後は全く

普通の交通規制にしたらどうか。正月のように親切に人が出ていて、ここは入れないのだということはやらない。その代わりに入った人を捕まえて、どんどん罰金を取っていく。規制で行くという考えはどうか。

【部会長】人は立たないで、規制でやるというものか。

【●●委員】人は立たせず標識だけにする。

【事務局】正月三が日の交通規制に実際に携わったが、警察官の方だと皆さん言うことを聞いてくれるが、市の職員やガードマンだとそのまま通過してしまうので、難しいと思う。

【●●委員】通過してしまったら、ガードマンであろうと市の職員であろうと捕まえることはできないのか。

【事務局】捕まえることはできない。

【●●委員】警察官には捕まえられるのか。

【事務局】警察官がいないと難しい。

【●●委員】交通規制でやるとすれば警察官はいる。

【部会長】交通規制的に言うと、厳密には現行犯で捕まえなくてはいけない。中に入ってしまった後では、元々入っていたと言われてしまえば捕まえられない。

【●●委員】正月三が日の交通規制の場合、この道はタクシーとバスなどは通行して良いというものがあるが、そういうところに車は入れないのか。

【事務局】沿道に住む住民の車以外は規制される。

【●●委員】県道金沢鎌倉線の十二所から明石橋の辺りを徹底的に規制したら良いのではないのか。

【事務局】9 ページで説明している。

【部会長】今回のアイデアについては、次回の専門部会で具体的にここに規制を掛ける等の検討を行い、委員の皆さんの賛同が得られれば、検討委員会に一つの案として報告することは如何か。新しいアイデアは歓迎している。残り時間が少なくなっているので、もう一つの議題について、事務局から説明をお願いします。

(2) 新規循環バス（スーバ）の社会実験の報告について

(事務局から資料の説明)

【●●委員】社会実験に関する、市の予算はいくらであったのか。

【事務局】約 444 万円である。

【●●委員】京急バスはそれで実施できたのか。

【●●委員】収入から運行費を引いた部分として、運行費と、久木踏切のガードマンの人件費を考慮しても、やれないことはないのであろうなと思う。ただ今回は車両の手配コストを全く見ていないので、これを特異日に常時やるとなると、一気にコストが跳ね上がるということになると思う。今回は 3 日限りということで、会社中からかき集めて 5 台用意した。これは 3 日間だから無理が効くが、年間 30 日にしてもやはり 5 台は別に確保しておかないといけないという話になってくる。そうするとかなりのコストが掛かると思う。5 台だけでもすぐ 1 億円という話になっていく。

【●●委員】運行、時間、乗る人は分かるが、やはり経営する側からすると、そのことをはっきりしておかないといけない。社会実験は良いかも知れないが、実際に実施した時に、事業者としてそれはできないとか、そこまで乗るのだったら何とかできるとか、そのような説明も必要だと思う。

【●●委員】収支的に言うと少なくとも 1,500 人に乗車して頂いたという話であるが、その内の 500 人は別にこれをやらなくても在来の路線でも乗車可能なお客様なので、実際はこれで乗って頂いたのは 1,000 人という認識を持っている。鎌倉駅から浄明寺の辺りは普通の路線バスが多く運行しているので、そちらに乗って頂いても良かった。それに 3 日間なので、バスのコストや乗務員の手配を、通常のシフトの中で無理やり押し込んで行ったが、これを定例的にやろうということになると、非常にコストが膨らんでしまう。実験だからできるが、定例的にできるのかというと、全然そうではないという認識である。

【●●委員】交通事業者がこれからシビアに考えられるのだろうと思うが、杉本観音で鎌倉駅に行こうと思った人が右回りに乗るか、左回りに乗るか。これは間違いなく左回り、在来の車に乗ると思う。それは時間がそもそも早かったということと、運賃が安いということである。判断で迷うのは青砥橋、それからもう少し先に行ったハイランドくらいである。運賃が同じで時間が短縮されるから、時計回りに乗ろうと考えるようになる。右回りも左回りもトータルで利用者が増えなくてはいけないのだが、どこから増えるかと言ったら、やはり奥の方である。ハイランドの方のお客さんが、今まで車で行っていたが便利になったからバスに

乗り換えよう、と期待できるのではないかと思います。

【●●委員】基本的にはその通りだと思う。車両 5 台で乗務員を 5 人使って、消極的に試算しても年間 1 億円ぐらいのコストになっているので、それは 30 日でも用意しなければいけない部分と燃料費以外は変わらない。では 1 億の増収があるかというところと恐らくない。併せて久木踏切でのガードマンのコストを考えると、普通の路線よりも遥かにコストとしては高いということになる。将来的にやるとすれば、既存の路線をどう減らして、こちらに振り分けるのか。例えば既存のハイランド行きを廃止したり、逆に緑ヶ丘から鎌倉へ行けるルートを新規で行ったりといった方法がある。ただ、そうすると反対回りの車はどうするのかという話も出てくるので、その辺を工夫していかないといけないと思う。今回の社会実験はプラスアルファだったのでお客様もすごく分かりやすかった。しかし、これから年間に 30 日は違う回り方をするようになって、分かりづらくなってもいけない。ある程度の効果があるものの、定常的に運行するということになる、色々な問題が出てくるだろうと思う。

【●●委員】社会実験の結果を認識しておかないといけない。

【●●委員】実験として一定のニーズはあるし、ある程度の効果はあるだろうというところと、それを商業ベースにできるかどうかは全く別だ、というところは言わなくてはいけないと思う。

【事務局】これは 1 回の実験ですぐに導入するということではなくて、あくまでも社会実験を繰り返し実施する必要があるが、今回の実験で効果や課題等が把握できた。既に、鎌倉ハイランド自治会の役員の方には説明をしており、この様なバスがあったら利用する、という意見もあった。今後、長い目で京急バスと実施に向けて色々調整をしなければいけないと思う。一番の問題はやはり久木踏切の問題であるため、逗子市等とも調整をしながら、誘導員のいない方法でできないか、ということも視野に入れて検討していきたい。

【●●委員】私が言いたいのは、8 月の検討委員会で実験結果を報告する際に、資料として事業者としての課題というのは入れておかないといけないということである。今回は実験だったからこのような方法で実施したが、通常やった場合はこういうところに課題がある、ということは書いておいた方が良いのではないかな。

【●●委員】確かに今の資料を見ると良いこと尽くめである。

【久保田部会長】今回の資料は、特に結論のようなものがない状況である。最後にまとめのページを追加し、そこに課題も記載するというのは如何か。

【事務局】6 ページにまとめを記載しているので、その辺りの課題を入れようと思う。もう少し具体的に、こういうところに費用が掛かるなどを追記したい。

3. その他

【部会長】 少し時間が超過したが、よろしければ「その他」について、事務局の方をお願いする。

【事務局】 既に通知しているが、第7回の鎌倉市交通計画検討委員会は、8月11日月曜日の14時から鎌倉芸術館の3F集会室で開催する。また、本日配付した概算費用の資料は回収させて頂きたいと思う。それから最後のコメントについては、●●委員と事務局とで打ち合わせをして、調整させて頂きたい。

【部会長】 以上の内容でよろしく願います。

【●●委員】 8月11日には今日の資料を持参しないで良いか。

【事務局】 新たに資料を配付するので、持参しないで結構である。

【部会長】 今日は非常に貴重な意見を色々頂き、良い議論ができたと思う。以上をもって終了したい。

以上