

日時 平成 26 年 10 月 3 日（金） 午後 3 時～午後 5 時

場所 井上蒲鉾店 3 階 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、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 14 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】 資料 1 の 16 ページまで説明頂いた内容について、委員の皆さんから意見を伺いたい。

【●●委員】 事務局で資料を良くまとめて頂き、分かりやすかった。(仮称) 鎌倉ロードプライシングを運用する立場からはこのような案が出てくると思うが、詳細についてはそれぞれの項目でまた発言させて頂きたい。

【●●委員】 7 ページの「4. 課金対象」の 2 点目で、「業務目的車両等は課金対象外とする」とあるが、これは許可証の掲示等をするのか。初めに登録することになるのか。

【事務局】 市民と市民以外の来訪者を分けるという観点からは、事前登録という方法も考えており、そうすれば判別可能と思われる。

【●●委員】実施にあたっては、もう少しきめ細かい課金対象の分類が必要ではないか。業務とは言い切れないが、市民で非常に緊急性が高く、車両を使わなければならない場合に、警察署で1週間程度前に登録して許可を取るケースも出てくるのではないかと思う。病人がいるなどの理由で、業務とは違ったケースもあるのではないか。

【部会長】確かにその点は今まで考えていなかった。正月三が日のような交通規制で、市民がエリア内に入りたければ、事前に警察から許可証を貰うことになる。ところが（仮称）鎌倉ロードプライシングの場合は交通規制ではないので、許可証という概念がない。

【●●委員】市民以外はないかもしれない。

【部会長】来訪者に比べて、市民の課金パターンが0から1割という範囲内であると想定すると、事前に警察署に行く手間との比較になると思う。

【●●委員】実は（仮称）鎌倉ロードプライシング以外の規制の場合にその辺りを考えていたのだが、今の説明で了解した。

【部会長】色々な論点を出して頂くのは非常に重要である。

【●●委員】初めてなので、論議し尽くされたことをまた蒸し返してしまうかもしれないが、渋滞緩和のための（仮称）鎌倉ロードプライシングについて、今説明頂いたことは「交通規制ではない」ということだが、私は車が多だけで渋滞している訳ではないと思っている。現在の交通規制、信号や右左折レーンをこの機に見直すことも、一つの渋滞緩和方策になるので、そのようなことを考えた上での（仮称）鎌倉ロードプライシングの方がより有効なのではないか。そして、（仮称）鎌倉ロードプライシングの課金使途のところ「商店街美化事業等」と書いてあるが、観光客に来て頂いて払ったものを観光資産には還元できないのか。その他とも書いてあるが、守る遺産の多い鎌倉市において「観光客に頂いたお金で観光施設を守る」と明記していないのは何か理由があるのか。

【部会長】1点目の交差点改良施策等について、事務局に説明して頂きたい。

【事務局】交通規制であるので、警察及び公安委員会と協議して検討していかなければならない。ただ、地元の要請や合意形成を得ることが必要不可欠である。例えば具体的に該当する箇所があれば指摘して頂きたい。その際には事務局から警察へ問い合わせをしたいと思う。基本的には以前の資料を見て頂ければ分かるが、鎌倉地域は歴史的環境保全など様々な制約があるため道路整備が非常に難しい。そのために、TDMといった自動車利用の抑制策を議論して頂いている。

2 点目の観光については色々と皆さんから意見を頂いて、商店街の美化事業等を考えた。

「観光のこういうものに使った方が良い」ということであれば、事務局で検討していきたい。

【部会長】1 点目について、今の段階で具体的に、あの場所のあの交差点をこうすれば改善されるというものがあれば、教えて頂きたい。

【●●委員】観光協会では警察と花火大会等で打ち合わせをすることが多いのだが、ここ十数年、鎌倉の道路は見直しされておらず、整備がされていないそうである。交差点で右折を待つために道路が渋滞してしまうなど、本当は進入禁止にしたいのだが、調節が中々できないという道路が多くある。花火大会等のイベント時には幹線道路を整理すると非常にスムーズに流せるのだが、その日だけというのは中々難しい。多分警察は「ここを変えなければならぬ」という箇所を分かっている。ただ、中々話が出ないのと住民との合意が難しいという理由で、ずっと置き去りにされている。そのような話を耳にしたことがあるので、この機会にそのようなこともきちんと整理した方が良いのではないかと思った。

【部会長】市役所などでは何十年に渡り、土地所有者等との交渉をやり続けて来た上で、中々難しいということである。

【●●委員】正確ではないが、警察が交通規制を変えると決めたらできると言っていた。警察の権利があって、必ずしも全ての関係者の合意がなくても可能であるという。その声がどこから挙がるのかが問題だという話である。

【事務局】お祭り等のイベントがある時には、鎌倉市のホームページで交通規制等の案内をしている。また、交通規制で具体例を挙げると、スルガ銀行（若宮大路沿い）の脇の道路は、現在は相互通行である。本来は一方通行の幅員であるが、地元との合意形成が得られないということから、規制できないのが現状だと聞いている。先程の発言はそのような箇所に該当するのではないかと思う。

【●●委員】交通渋滞で市民が非常に迷惑しているというところから議論が始まっているのだが、混雑の解消が何故難しいかという現状を踏まえた上で、来訪者にこのような方策にしたという方が、来訪者にとっては納得しやすいと思う。「迷惑だからこのような方策をする」という文章に読めてしまったので、珍しく強いことを書かれているとは思った。

【部会長】大きな議題の 2 番に「（仮称）鎌倉ロードプライシング以外の施策を議論する」とあるが、そこは我々も諦めていないので、是非提案して頂きたい。

【●●委員】交通事業者という立場から、一つは（仮称）鎌倉ロードプライシングをやるかやらないか、そして当日の提供すべき輸送量を変えるべきなのか変えなくても良いのか。スム

ーズに走ればいける気もするが、「車で来るな」とお願いする以上は、ある程度公共交通機関のサービスを上積みするべきかという問題は出てくると思う。仮に上積みをする事になれば、実施日は具体的に決まっていなくて非常に提供しづらい。「今日は特異日だ」と突然言われても戸惑ってしまう。観光客はその日のバスのダイヤが全てだろうが、市民も日常生活に使うので、車が使いにくいとなれば、公共交通を使わざるを得ない。時刻表が4枚も5枚もあると分かりづらくなってしまふ。今回の提案では土日祝日全てということなので、基本的には土曜休日ダイヤは（仮称）鎌倉ロードプライシングダイヤで、平日ダイヤというのは一般車も入ってくるダイヤだということ、市民もあまり複雑にならない。正直言って特異日は「バスは数珠繋ぎになっているだけで誰も使っていない」と市民から言われているので、スムーズに走るだけで需要に対応できるのかもしれない。その辺を今後詰めて行かなければならないと思っている。

【部会長】非常に重要な意見であると思う。

【●●委員】パーク&バスライドをやることになれば、そこで降ろす以上はそこから運ぶということでプラスアルファを考えなければならない。

【部会長】まず8ページの「対象エリア」であるが、鎌倉地域とするが国道134号は外すことについて、何か意見はあるか。

【●●委員】国道134号から鎌倉市内に入るのは、車で来た人は大体東京から来るとか、横須賀の方向から国道134号を使って入ってくると思うが、出入り口は一箇所ではない。鎌倉市内への入り方には由比ガ浜もあるし、細い道からも入れる。そういうところでは課金をしないのが疑問である。それともう一つ、課金の時間帯について、8時からということだが、7時半に鎌倉に入った人は課金されないのか。

【部会長】時間の話はまた後で行う。まずは対象エリアの話で、国道134号から入る細街路は課金しないのかという点について如何か。

【事務局】9ページの地図を見て頂きたい。鎌倉地域に入る大きな道路については、ゲートを設ければ大丈夫だと思っている。ご指摘のように、その他の細街路については、資料に書いてあるが、「細街路からの流入はゾーンシステム等で対応」ということで、住民の方は入れるが一般の人は入れないような交通規制も必要になってくると思う。今後は交通規制について警察と協議しながら検討したい。また、ボラードというものを配置して、住民の方は入れるが来訪者の方は入れないというものも含めて、検討していきたい。

【部会長】事務局から説明があったものは「ライジングボラード」と言い、車止めが道の真中に立っていて、普通の車は入れない。しかし、住民等の入る権利を持っている人の車が近づいてリモコンを押したりすると、その車止めが地面の中に入って通れるようになる。通った後はまた戻る。

【●●委員】設置する費用はそれ程掛からないのか。

【事務局】当然必要であるが、全体の費用からすると大したことはない。実は新潟市で稼動が始まったばかりで、日本でもできるようになった。これは充分可能性がある。

【●●委員】9 ページで、国道 134 号と極楽寺駅の前を通る道のところに公共交通動線のマークがある。バスも 1 時間に 1 本ぐらいあったかもしれないが、この線は主にタクシーを示しているのか。

【部会長】これは江ノ電ではないか。

【●●委員】江ノ電と JR は、凡例では青になっている。タクシーは確かにここを走る。

【事務局】基本的には江ノ電に線を明示している。江ノ電も含めて公共交通という意味である。

【●●委員】しかし、江ノ電はこの青い線のところに「JR・江ノ電」と書いてある。重ねて書く必要はない。

【事務局】これは表記の問題である。江ノ電に重ねて赤のマークを明示したものである。

【部会長】今後のスケジュールとして、11 月 25 日に検討委員会があって、今日と 11 月にもう 1 回専門部会を開き、（仮称）鎌倉ロードプライシングについて色々議論をして、「今のところやるとするならこのようなものではないか」ということを報告する。どう報告するかについて諮りたい。対象エリアは、鎌倉地域でよいか。

【●●委員】先程の逃げ道についてだが、その問題もこれに関連してくると思うので、注意して頂きたい。

【部会長】了解した。逃げ道問題は要注意事項として記録しておく。対象エリアについては専門部会案としては鎌倉地域全域とする。

次に、色々議論があった 10 ページの対象日である。事務局案では「全ての土日祝日 120 日程度」とあるが如何か。

【●●委員】直感的には多過ぎると思うが、事務局の説明と、先ほど●●委員の発言内容も考えると、120 日でやむを得ないと思う。ただ、そうすると、1,000 円払ってもなお混んでい

る日と、ガラガラでも 1,000 円を取られたという日の、両極端の日が出てくると思う。課金の使途について、本当に皆が納得いくような説明を用意しておく必要がある。

【部会長】確かに、自動車がガラガラの時に 1,000 円取られたとなると、それは問題である。

【●●委員】それに関していうと、「鎌倉市はお金も欲しい」ということをはっきりさせた方が良いと思う。東京近郊で迷惑している街で、交通環境を良くしていくには費用が掛かるということをお金を出していただく方が、空いている時にお金を払う人も納得するのではないかと。

【●●委員】全国的に見ると鎌倉市は交付団体でない訳である。そういうところがお金がないといえれば努力が足りないとなる。何人かの市民と話をするのだが、「(仮称)鎌倉ロードプライシングの PR は行き届いているのだが、やはりお金を取るのか」という疑問をかなりの人から聞いた。

【部会長】それは市民からということか。

【●●委員】鎌倉市民からである。そのため合意形成に向けて分かりやすい説明が必要だと思う。

【●●委員】ゲートを造る訳なので、かなり金が掛かる。投資するのにたった 30 日分だけでできるのか。やるなら全部やっつけてしまえということである。費用対効果で言ったら 120 日ぐらいいやらないと、「それだけの設備投資をしたのになんだ」という話が必ず出てくる。365 日とは言わないが、やるとしたらそれだけのことを考えた方が良い。

【●●委員】「金沢街道の岐れ路辺りで後北条が關銭を取った」という話をこの前にしたと思う。鎌倉は特殊な観光地で、そういうことが利益にも通じるというか、観光の一つの消費に通じる。市民が思っているかどうかは分からないが、(仮称)鎌倉ロードプライシングも一つの鎌倉名物だというぐらいの気持ちでお金を少し取った方が良い。ここに書いてあるように「ほとんど市民からはお金を取らない」という案と一緒に提示すれば、市民はお金を取ることに賛成の方に傾くと思う。

【●●委員】タクシー業界を代表しての質問なのだが、課金対象として「路線バス・タクシーが課金対象外」という話になっているが、路線バスというのは市内を走っているもので、タクシーは市外も含むのか。

【部会長】市外のタクシー事業者はどうかということか。

【●●委員】大船辺りのタクシーが鎌倉市内まで入って来ても不思議ではない。

【●●委員】これはタクシー事業者としては大きな問題である。

【●●委員】 逗子市のタクシーもそうである。鎌倉駅やどこかのお寺までというのは普通にある話である。路線バスは走行する路線を申請時に提出するので「ここに走るバスは全て課金対象外」と簡単に片がつくが、タクシーの場合は極端に言えば「お金持ちが東京からタクシーで鎌倉に来る」という場合も想定される。

【●●委員】 観光バスと同様の考え方をして、「市外からのタクシーは課金対象にする」というのか、もしくは4番目の「業務目的」には鎌倉地域内の事業者があると書いてあるが、市外のタクシーはここに該当しなくなるのか。タクシーというだけで無料にすると、乗用車の制限にあまりつながらなくなると思う。また、タクシー業界に報告をする時に内容が変わってきてしまうので、それらを整理して教えて頂きたい。

【事務局】 この件については、タクシー業界で議論して頂きたいのだが、基本的には鎌倉の営業権を持っているタクシーについては登録すれば課金されなくなると思う。ただ、基本的には東京オリンピックまでに何とか本格実施をしたいと考えているが、東京や横浜から来るタクシーを無料にするのは難しいと思う。その点はタクシー事業者でも議論を頂きたい。

【●●委員】 タクシー業界としては基本的に市内だけにして欲しい。市外からのものに関しては課金をして欲しい。それが我々の判断になると思う。

【●●委員】 例えば、お客さんがタクシーで来て課金されたとする。そうするとそれはタクシーに乗った人がそのお金を要求されるのか。

【●●委員】 そうだと思う。

【●●委員】 了解した。

【●●委員】 タクシーの課金が市内のみか市外も含むのかに関して、中間的な提案なのだが、申請にして「藤沢市の一部と逗子市と横浜市の栄区等、ある一定範囲のところは市外でも許可することがある」という可能性を含ませた方が、パーク&ライドの効果もあるから良いのではないか。その辺りで完全に市内に限定しない方が良いのではないか。

【部会長】 今日はタクシーについて、非常に新しい視点を出して頂いたので、これについては今日決めずに、タクシー業界でも議論頂きたいと思う。

次に、13ページの「時間帯」について、仮に土日祝日だとした場合の8時～16時については如何か。

【●●委員】 夕方かなり混んでいるので、終了時間は17時ぐらいにした方が良い。

【●●委員】ただ、入った車がまだ溜まっている。入ってさえ来なければ出て行くのも少ないということも重要だと思う。入る車さえ減れば相対量が減る。

【●●委員】了解した。

【●●委員】国道 134 号から入って来て、朝比奈方面に抜ける交通量は多い。

【部会長】確かに国道 134 号から入ってくるのはある。

【●●委員】例えばゲートによって時間を変えても良いと思う。国道 134 号のゲートは 18 時までにして、朝比奈のゲートは 16 時までにするなどは考えられる。

【●●委員】技術的に難しい話ではないと思う。

【部会長】始まりは朝 8 時で良いだろうか。終わりについては要検討とする。基本は 16 時で、ただし国道 134 号方面についてはもう少し遅い方が良いので、できればずらすことも視野に入れたい。

【●●委員】それは私が先ほど申し上げた「7 時半に入ったら無料で、8 時に入ったら有料」ということか。早く来れば無料で入れるということか。

【部会長】そういうことである。

【●●委員】将来的には見直しも含めて考えるが、スタートとしてはこういった案ということだと思う。

【●●委員】今の話は四輪について話しているが、二輪はどうなるのか。

【事務局】交通管理者の警察とも話をしたが、考え方は「もしやるのなら二輪車も対象にした方がよい」という意見もあった。

【部会長】原付バイクは対象外にするなど、大ききで考えても良いのではないか。

【●●委員】バイクは課金対象外と書いてないということは、事務局は対象として考えていたということか。原付はどうか。

【●●委員】原付とか自転車というのは軽車両ではないか。

【部会長】では、「軽車両は除く」としては如何か。

【●●委員】何かで分けるとすれば、そういうところで分けないといけない。人力車もある。

【●●委員】人力車は結構道幅を取る。

【●●委員】鎌倉地域内を動いているので課金のしようがない。ゲートを通らない。

【部会長】それでは、「軽車両は除く」と明記する。タクシーに関しては非常に重い課題を出されたので要検討とする。その他、鎌倉地域内に事業所がある事業者は除外とする。

【事務局】例えば逗子市のタクシー会社も鎌倉地域の営業権を持っている。

【部会長】では、タクシーはそのような条件も含めて検討する。資料に記載のある「事業所」というのは宅配車両やお店のことか。「鎌倉地域内に事業所」と「市内に事業所」で2つの表現になっているが、これはどちらが正しいのか。

【事務局】基本的には市民と同じなので、市内という方が正しい。

【部会長】了解した。「鎌倉地域内」と書いてあるのは間違いで「市内」だということである。

【●●委員】ただ、そうしてしまうと流入量が変わって来ってしまう。「鎌倉市内に事業所のある事業者等の業務目的車両」が大丈夫なら、鎌倉地域内に全く事業所がなくても同じことになってしまう。

【●●委員】大幅にお店の車も入って来ってしまう。

【●●委員】何の目的がなくても入ってしまう。例えば緑色のナンバーだったら、「ちょっと貸して」という話になってしまう。

【●●委員】そこも細かく考えないといけない。

【●●委員】事業所があって、そこに出入りしないといけないのであれば、課金対象から外さなければいけない。搬入や業務処理にお金が掛かる訳だから、それはダメだと思うのだが、鎌倉市内は同一だと言った時に、「どれも関係なく車はフリーパスだ」という話にはならない。そうなると趣旨が変わってくる。

【事務局】鎌倉市民を分けられないというのも理由の一つなのだが、9 ページをご覧頂きたい。非常に厳密なことをいうと、この各ゲートの内と外で料金が変わるということになる。そうすると、このゲートを境にして「課金される地域と課金されない地域」というのが出て来ってしまう。ゲートはあまり大きくないものを想定しているのだが、実際に歩道のないところもあるので、どういうところに設置できるのか不明瞭な中で、位置によって課金されるところと、されないところの差が出てしまうと合意形成が難しいと思い、「市民一律」と考えた。同じように考えれば、事業所も内側と外側によって分かれてしまうとなるとゲートの設置が非常に難しくなる。そのため一律と考えている。

【●●委員】先程のタクシーの議論と同じで、記載されていること以外でそのような難しい内容は、判断する基準を作っておいて決めるという方が良いのではないか。

【●●委員】このことはリスクマネジメントとして必要で、そういうことがあり得るというのを分かっておきながら、（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施するときには、課金逃れ等の問題を避ける安全側の設定で、正確に「データに基づいて決めた」という理屈が必要である。小さいものはこういうことが起こり得るかもしれないが、これはレアケースだと思っている。

【●●委員】まずは細則の掟を作っておくということである。

【部会長】細かいことまで詰めてやろうとすると、規則自体があまり有効でなくなってしまうこともあり得る。

【●●委員】そういう意味では、●●委員が言われたようなことを基本に考えておくと良いのではないか。

【部会長】4 ページの表を見ると、休みの日に鎌倉地域内の営業車というのは、1,000 台/日ぐらいなので、その程度ならば良いとも考えられる。

【●●委員】ゲートでチェックして、殆ど課金対象外にするとしても、例えば「関谷の農業関係者が市場に持ってくる」というのは市場で確認できるようにしておけば問題ない訳である。これはレアケースの話である。

【●●委員】いずれにしても、大体の方向性としては事務局の考えで行う。ただ、その辺りが変なことにならないように綿密に行い、登録制で外したりする。

【●●委員】今の段階で細かい話をするよりは、大筋を決めておくぐらいが良い。

【●●委員】タクシーの問題に戻って申し訳ないが、タクシーを公共交通とするならば、どこから来ても無料なのではないか。ゼロでないだろうが、そんなに遠くから来る車は少ないと思う。タクシーを公共交通で捉える限りは、タクシーを区別するのはどうかと思う。

【部会長】了解した。タクシーについては再度検討したい。

【●●委員】観光バスは良いが、観光タクシーはどうか。

【●●委員】「課金された額をどうするのか」という問題もある。「昨日乗ったタクシーは1,000 円取られなかったのに、何故今日は取られるのか」ということも出てくる。

【●●委員】 ある意味で、タクシーで何万も払って来る人は、（仮称）鎌倉ロードプライシングで課金されても支障がないのではないか。

【●●委員】 分け方からいうと、「鎌倉地域内を営業圏とするタクシーは良い」とすれば「鎌倉でタクシーを拾えば基本的には課金されない」と整理できると思う。他の所から来れば、近くのタクシーなら大丈夫だが、あまり遠くだとお金を取られる。現実的に、鎌倉市内でそういう長距離で行った車に自分の目的地が合っていれば確かに拾うことができるのだが、それは可能性としては非常にレアなケースだろう。鎌倉地域内に営業圏を持っているタクシーに限定すれば、極端な格差問題は出てこないと思う。

【●●委員】 夜中は課金しないから別だが、大体土日を見ている、横浜や東京ナンバーのタクシーが割と走っている。

【部会長】 14 ページの観光バスは課金するという事で良いか。

【●●委員】 観光バスと言っても、観光バスとして運行しているのかどうか分からない。

【部会長】 では、路線バス以外は課金するという事でどうか。

【●●委員】 それなら良いと思う。

【部会長】 次に、「課金パターン」と書いてあるのが、これは既に公表済みか。

【事務局】 公表済みである。

【部会長】 市民と来訪者では異なった課金をして、市民からは来訪者の 0 から 1 割程度で、まだ具体的に金額は決まっていない。市民は一律、市外も一般車は一律、ただし観光バスは高くなる。ここは既に合意済みということである。では、後は「日数」だが、これは●●委員が来られてからということにして、それ以外については皆さん合意を頂いたということで良いか。

【●●委員】 バスの中で保育園バスやスクールバスはどう考えるか。休日も学園祭や何らかがあり得る。特に正月の第 1 週も対象とすれば、学校が始まるぐらいである。

【部会長】 大体はゲート内で走っているのではないのか。

【●●委員】 そう思うが、施設が限られていると市外の学校から入ってくるということも考えておかないといけない。市内に営業所があれば、市内に事業所があるということで括ってしまえば良いのだが。

【●●委員】今、「●●委員以外、合意頂いた」という発言があったが、私はこれに合意できない。例えば国道 134 号にゲートがあるが、国道 134 号は対象外にするといった点である。それからタクシーもそうだが、我々が逗子市や藤沢市から帰って来るのに、藤沢市から帰った時には 2,000 円前後掛かる。それにさらに 1,000 円加えたらタクシーの値段が大きな負担になってしまう。タクシーの営業に関してかなりの問題がある。

【部会長】国道 134 号のゲート設置は想定していない。タクシーについては継続審議になった。

【●●委員】資料の Q & A でも大丈夫だと書いてあるが、本当に大丈夫なのかという部分もある。

【部会長】心配なことは是非発言して頂きたい。もう少し慎重にいうと、8 ページの「対象エリア」については鎌倉地域かつ国道 134 号は外す。次に 10 ページの「対象日」について、本日集まっていた委員の皆さんは 120 日程度で進めても良いということである。ただ、●●委員が前回の第 7 回検討委員会で意見を述べられていたので、●●委員に確認を取りたい。13 ページの「対象時間」は、8 時からで問題なく、終了時間については基本的に良いが、「国道 134 号の終了時間を遅くしてはどうか」という意見があったので、専門部会としてはそういう案にしたい。次の 14 ページはタクシーについては継続審議をして、その他の軽車両を除くということも合意されたということである。

【●●委員】福祉車両と書いてあって、鎌倉市の福祉車両は無料だと思うが、例えば藤沢の福祉車両で毎日出入りしている車はどうなるのか。福祉車両として扱われるのか。例えば、福祉車両でデイケア等を行なっている場合はどうなるのか。

【●●委員】土曜日はあるが日曜日はない。

【●●委員】日曜日もやっている。福祉車両は土日祝日関係なく走っている。

【●●委員】車両の種類についても、議論の対象とする必要がある。基本はダメだが、理由があれば別途検討となるのではないか。

【部会長】実施すれば色々なレアケースが絶対出てくると思う。それは審議会のような、マネジメントをできるような組織が必要だという部分も併せて提言することで良いだろうか。

【●●委員】了解した。

【部会長】それを具体的に考えようということが良いか。

【●●委員】気になる表現があったのは「やるとすれば」という部分なのだが、市長は「やる」気でのいるのだろう。私は難しいと思っているが、やるならばやる方向で物を考えれば良いと

思う。それと鎌倉市外に住んでいる人が出たり入ったりする時のゲートで、その度にお金を取られるのはどうか。近隣の逗子市や藤沢市にしても、運送業者でなくとも個人的な営業で鎌倉に行ったり来たりする時に、例えば出前みたいな人が1日にいくらではなく、入る度に取りられるようではかなりの金額になる。

【●●委員】それは定期券みたいな物でやったらどうか。

【●●委員】やるのならばそういうところも整理するべきだと思う。

【●●委員】課金単位は1日なのか、1回なのか。来訪者は1回でも1日でも一緒だが、中の人は1回と1日だと全然違うことになる。それこそゲートの内と外を10回ぐらい往復していたら大変なことになる。その辺もゲートの方で把握できるのではないか。例えば「今日は1回課金したから2回目以降は課金しない」とする。かなりレアケースだと思うが、1回なのか1日なのかの課金単位が重要である。

【●●委員】ETCを使うとそういうものは記録できないのではないか。

【部会長】「このカードは今日1回データを取っているので、今日はもう課金しない」というのは、記録できる。

【●●委員】鎌倉市民に発行する定期券を出すのだと思えば、1回でも10回でも構わない。

【●●委員】ETCであれば、同じ番号で最初は取られるが、クレジットの請求の段階で全部消すというのは今でもやっている。要は1日なのか1回なのかは整理しておいた方が良くもしれない。

【部会長】その通りである。そこも議論の必要があるところで、「市民は1回払ったらその日は動き放題なのか」という話もあり得る。出前の方と普通の市民を分けた方が良くもしれないので、そこは今後検討したい。

【●●委員】これをやるのは相当、外の人に「鎌倉市民はわがままだ」と言われるのを覚悟してやらないといけない。

【部会長】非常に大変な思いをしているということを伝える。

【●●委員】金額は1,000円ということで決まったのか。

【部会長】いや、全く決まっていない。

【●●委員】 大体比率としてこの程度だというイメージだと思う。一般車両を 1 とすれば観光バスは 2 で、市民は 0~0.1 程度で考えようという話で、1 がもしかしたら 2,000 円かもしれないし 5,000 円かもしれない。

【部会長】 それと、「やるとすれば」という発言であるが、「やる」と決めるのは私ではなく、専門部会でも検討委員会でもなく、市長さんであり議会の方であり市民の方々なので、そういう意味で、この様に表現している。取り敢えずここまでで、議題 1 を置いておいて議題 2 に移りたい。

【●●委員】 課金の使途の部分はどうか。

【部会長】 16 ページの「課金の使途」について、以前から議論して頂いている通りで、先ほど修正が一つあった。「次回に公共交通で来てくれることを促進するような使い方をする」ということを追記する必要がある。

【事務局】 了解した。

【●●委員】 16 ページの上は文章が分かりにくい。「課金の使途はシステムの運営管理費以外の費用」とあるが、課金の使途はシステムの運用や管理費にも当然充てる訳である。

【部会長】 確かに文章が良くない。「管理費に充てる他」といった表現が適切である。

【●●委員】 後は公共交通になるかもしれないが、例えば、この日に関してワンコインバスを運行するというのは非常に難しいので、ワンコインバスは資料から外して頂ければと思う。本来公共交通でまとめるのであれば、例えばその日に関してはフリー手形を若干いつもより安く出すとか、そういう感じの方が良いのではないか。

【部会長】 そこは多分、色々工夫が考えられると思う。

【●●委員】 例えば 100 円でも 200 円でも、鎌倉フリー環境手形を課金の使途を原資に割引くというのがあれば良い。

【部会長】 基本的には「鎌倉の交通を良くする方法で使うことを基本とする」ということでよろしいか。これを「財政の健全化に充てる」等と言った瞬間に周りの自治体から反対されてしまうと思う。

【●●委員】 できれば「鎌倉」の部分が消しても良い。また、8 ページにも出ているが「鎌倉地域のように交通渋滞に伴う居住環境が著しく低下している」という部分はもっと具体的な文章の方が良い。外から見ると「居住区が交通で迷惑するのは鎌倉以外にもある」、「何故鎌倉だけそうなるのか」と思われるので、鎌倉地域の特異性をもっと打ち出した方が良い。

例えば「救急車や消防車が通れない」等、他に比べられないぐらい大変だということを示した方が良い。

【●●委員】 地域的、地形的制約みたいなものである。

【部会長】 これはそういう圧倒的な理由があるからこそ、（仮称）鎌倉ロードプライシングのような他でやっていないことを提案しているので、確かにそこは重要だと思う。

それでは次に、17 ページの（仮称）鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策について、検討をお願いしたい。

（2）（仮称）鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策について（委員から提案された交通規制案【資料2】）

【●●委員】 一方通行というのは考えられる案だとは思いますが、ただ「案として検討はしたものの本当に取り組む気があるのか」と聞かれると、私は反対である。何故できないかと言ったら、まず鎌倉でこういう一方通行ができる路線に限られると思う。それからこの案で行くと、一方通行路線の長さがものすごく長い。そして途中で切り替える。こういうことは実際不可能に近い。それから説明されたように、一方通行でありながら反対方向の交通を緊急車両等の特別な車両は許可するという話である。色々詰めていくと、「案として我々はこういうことも考えた」ということで提示するのは良いと思うが、どこまで取り組むのかというのは極めて難しいと思う。

【●●委員】 一方通行で考えるからそういう話になるのではないかと。例えば、「明石橋、小袋谷、八雲神社からは入れない。しかし、そこから中は一方通行ではない」という感じにするなどで、あくまでも時間限定の進入禁止で、そこから入って来ないでくれという規制にする。一方通行ではないが、明石橋から直進できなければ大多数の車はここに入って来られない。生活交通はあり、脇道から入って来たらどうするという話も出てくるが、この辺りにいる人はどっちに行ってもかまわない。ただし、中に住んでいる人たちが戻る時にどうするという課題はある。

【●●委員】 大した量ではないから市民には、通行証を出しても問題ないと思っている。

【●●委員】 これは交通規制なので、市には規制を許可する書類を出す権限がない。警察の管轄で、所轄警察が扱うという話になると思う。確かに問題もあるかと思うが、（仮称）鎌倉ロードプライシングという話になると結局お金が掛かる。要はお金を払って走れるのか、この日は走れないのか。社会実験としてはやっても良いと思う。（仮称）鎌倉ロードプライシ

ングは常識的な範囲の費用だと言っているが、かなり巨額の費用が掛かる。ものすごく政策的な問題もある中で、果たして「いきなりそれか」という話になった時に、やはり一つはソフトなやり方として「鎌倉地域に少し入りやすくしたらどうか」というものを行う。車を迂回させようとしている訳でなくて、要は「鎌倉地域に入れなくなるので車で来ないで欲しい」と言いたい訳であろう。

【●●委員】 そうである。行きたいところには時間は掛かるものの行けるが、遠回りして頂く。

【●●委員】 私は、逆に事務局案に賛成である。素晴らしい意見だと思うが、まずこれはやる前に分かりやすさというのが一番大切だと思う。市民にも、来訪者にも、正月の規制で慣れている方向でやるのが一番具体的かと思う。警察も恐らくそうだろう。やり方に慣れているかどうか。来訪者にも混乱があるのが予想され、やる方が混乱しては意味がないので、分かりやすさという点で事務局案を支持する。

【●●委員】 交通事業者からいうと、正月三が日の規制は、逆に観光客がついて来ないと思う。正月三が日は八幡宮に行くお客さんをどうするのか、という話の中で交通規制を掛けている。「非常に多くの参拝客が来るため、車が走ると危険である」というので通行を止める訳である。ただ、特異日に皆が八幡宮に行く訳でない。鎌倉駅前からバスに乗らなくて良いのか、若宮大路をバスが走らなくて良いのかという話にはなってくると思う。八幡宮の前まで歩いて行ってそこからバスに乗るので、いずれにしても正月三が日と同じ規制では、一般観光客を処理できない。

【●●委員】 正月三が日にやっているものをベースとして、アレンジしていく方が簡単で分かりやすい。全く新しいものをここで取り入れて論議して実行するというのは、時間が掛かり過ぎると思う。例えば八幡宮だけでも規制するということはその通りだが、それ以外の利便性をどう高めたものにするかというアレンジを考えた方が具体的だと思う。

【●●委員】 ただ、正月三が日を超えるというのは、これは（仮称）鎌倉ロードプライシングの反対で、警察官の時間外手当などの費用がものすごく掛かる。実際には正月三が日以外にはできないという案である。

【●●委員】 その話をされてしまうと（仮称）鎌倉ロードプライシング自体が「誰がやって、警察をどう配置するのか」という話に戻らないといけない。それはその計画の大枠を決めた後で実際に考えていく。「警察ができないから（仮称）鎌倉ロードプライシングはダメだ」という場合もある。例えばゲートを毎週土日に誰が管理するのか、警察官を呼んだけど来てくれなかったらどうするのかなど、問題が1個ずつ出て来てしまうので、「大枠として（仮

称) 鎌倉ロードプライシングはこういう案で行く」というのが出てからその話に入って行かないといけない。

【部会長】 (仮称) 鎌倉ロードプライシングの場合は、警察は来て頂かなくても大丈夫である。その場ではとにかく車が通ってしまって、ETC を持っていればそれで課金されて、持っていなければカメラで撮られて後から請求書が届くというのを想定している。(仮称) 鎌倉ロードプライシングに関しては機器の管理のお金等が莫大に掛かる方がネックである。ただ、7月にメーカーに聞いたところ、課金する範囲でカバーができそうというのが試算結果として出ている。交通規制の場合はお金が一銭も入って来ないので、警察官や市役所職員の労働、またはガードマンを雇う分のお金が一方的に出て行く訳である。

【●●委員】 今は交通規制の話になっているが、この委員会は交通規制でなく、まず(仮称) 鎌倉ロードプライシングを「やる、やらない」ということを問題とせず、その内容をどうするかではないか。前にも言ったが、(仮称) 鎌倉ロードプライシングというのはお金を払えば入って良いというだけのことではなく、そこに関して「こうなった場合にどうするか」「ああなった場合にどうするか」という検討をしている訳である。

【●●委員】 交通規制以外にもあるかもしれないが、専門部会では「交通規制の方も並行して考えよう」ということになっている。

【●●委員】 元々、根底にあったのは「世界遺産になった時にどうするか」ということだと思う。それから「交通渋滞をなくすために(仮称) 鎌倉ロードプライシングを実施したらどうか」というのは、元々市長が言ったことである。そこを今度は交通規制の話になってしまうと、委員会には警察の人が来ているが、専門部会にも警察関係の人が来ないと交通規制の話になっても想像の範囲で終わってしまうのではないかと。●●委員が言われるようにこの専門部会で交通規制のことを議論するのであれば、警察関係者に来て頂かないといけない。

【●●委員】 それは長い話になるので、資料2の一番下の丸印の箇所を読んで頂きたい。

【●●委員】 この市役所前のところの交通規制というのが、何故このような交通規制になったのかを存じているかは分からないが、市役所前の通りが開通した時に、藤沢方面から来る車が若宮大路等々にショートカットされては困るということで、若宮大路方面から全部一方通行になった訳である。●●委員の今書かれている下馬からの方向は一方通行になっているし、八幡宮の方に行くところも、これは一方通行ではないものの八幡宮方向からは進入禁止になっている。

【●●委員】 これは時間で変えているのか。

【●●委員】向こうからは5時まで入れない。もう一つ小町踏切というのがある。それも若宮大路から一方通行である。そういうことも考えてやっ行って行かないといけない。

【●●委員】小町は進入禁止で、事実上5時まででは入れない。先程、●●委員が言ったように進入禁止、例えば直進でなくこちらに曲がれというもののある時間帯だけ出せるのか出せないのか。そういうことだろう。

【●●委員】結局は規制を考えるかどうか。確かに警察の方がこの場にはいないので、ここで「できる、できない」という話は当然できないだろう。過去からの経緯として、そもそも（仮称）鎌倉ロードプライシングの委員会はなかったはずである。市長から要請されたので、（仮称）鎌倉ロードプライシングは検討する。しかし、それ以外の方策を捨てた訳ではないという中での一つのプランとして出て来た話だと思う。議論は当然しても良いと思う。ただ、この場で結論はつかないだろうから、あり得るという判断になれば専門家である交通管理者が出席されている本委員会の方に諮る。逆に言えばそちらで持ち帰って判断頂くということもあると思う。

【●●委員】この案をやれば「もう（仮称）鎌倉ロードプライシング以外にはない」という言葉がかなり真実味を帯びてくる。これをやらないで簡単に「お金が入るから（仮称）鎌倉ロードプライシングやろう」というのではダメだろうということである。

【部会長】一方通行でなく明石橋その他3箇所では止めるという提案だとした場合にも、逗子市の方を回る車が大量にいる訳である。

【●●委員】逆にいうと、例えば前回は3箇所だが、もしかしたら3箇所では意味がないかもしれない。例えば特異日に一時的な進入禁止、流入禁止的な法的な措置として、根元のところで標識だけの規制である。いずれにしても規制による制限を事前にオープンにすることによって、果たしてそのトリップのスタートの時点で抑制できるかどうかというのが趣旨であろう。来た車をどこかに回すというのは趣旨ではない。「もうここには入れない規制が掛かっているから車で来ないでくれ」というのが本来の趣旨である。その手段としてお金を取るというのが（仮称）鎌倉ロードプライシングで、これは決まりであって規則だとかたちでやる。最終的に規則とかたちでやると市民も入って来られないので、その辺はどちらがやり方として受け入れられるのか。あるいはこの2つとも受け入れられないのであれば、また別のことを考えなくてはならない。趣旨としては「車の通行を円滑にするまで観光客の車を事前に排除したい」というものである。

【部会長】仮にそういう社会実験を提案する場合にも、警察も実社会を極めて劇的に変える話なので、「そうは言っても来てしまったらどうするのか」となる。「久木踏切はどうなるの

か」等がある程度解析して、「これをやるとどうなるのか」ということをある程度想定して検討委員会に出して行かないと警察の人も持ち帰ってくれないという気がする。

【●●委員】市民の賛成反対の力は非常に大きいと思うので、私が先ほど言った許可証的なものは相当甘く出すべきだと思っている。

【●●委員】そこは警察の考え方がある。警察は多分許可証を乱発しないので厳しい。その辺も含めて煮詰めて行かないと持ち帰ってくれないと思うが、逆にラフな検討として投げて、「ここをもっと詰める必要がある」という宿題を貰う手も考えられる。この3箇所なり何箇所なり、特異日に流入規制を掛けることで抑制が可能なのか否か。

【●●委員】それからもし仮にやった場合にどういう影響が出るのか。そういうようなことをもう少し詰めてみたらどうか。このままで良いか悪いかを言っても仕方ない。

【●●委員】そう思う。鎌倉観光がどうなるのかは少し心配ではある。

【●●委員】商店街の人は「こういうことをやるので鎌倉は見向きもされなくなってダメになるだろう」と意見をいう人もいる。

【●●委員】一つの考え方として、こういうものを少し詰めていくべきである。

【●●委員】こういうものを工夫するのは交通工学的にはかなり蓄積が出来て良いのではないかと思う。

【部会長】検討委員会の前にもう1回専門部会があるので、(仮称)鎌倉ロードプライシングについても引き続き詰めていくし、交通規制については事務局で少し詰めてもらうが、久木踏切に課題が及ばないだろうか。

【●●委員】これは本当に交通量の多い特異日のみで良い。誰が見ても大変な時に看板が出ていて「通れない」という規制をやれば良いと思う。

【●●委員】事前に相当PRをするべきだと思う。「この日は鎌倉に入ろうと思ってもここからは入れない」というのを知ってもらい、「そもそも車で来ないことをお願いする」のが目的である。「来てしまったらどうしよう」という実験ならば警察は許可しないであろう。

【事務局】17ページで提案させて頂いたのだが、市長は「正月三が日の拡大」も含めて話しているのだが、警察とも色々協議をした結果、社会実験とは言えども急に規制をすると、鎌倉は観光地なので問題があり、徹底的な周知が必要であるために、相当な費用が掛かる。警察官の配置についても、正月三が日は安全対策で、警察としても警察官を出さないといけませんが、それを拡大しようとなると鎌倉だけでなくどの都市も同じで、非常にコストが掛かる。

まずは社会実験の合意形成を取る必要があるが、市民からの合意形成というのは非常に難しい。当然広範囲になればなるほど、市民の説明会をやった中で皆さんの意見を聞いてどうなのかという判断になるが、ここでは「大きな課題がある」という記述をさせて頂いた。ただ、●●委員が提案された中でも書いてあるように「(仮称)鎌倉ロードプライシングを進める上でこういう規制も検討した」という経緯が必要ではないかということでまとめて頂いているので、専門部会では、そのようなまとめ方になると考えている。また、協議頂いた結果、交通規制が必要であるということであれば、事務局としても先程の「久木踏切がどうなるのか」ということを改めて検討したいと思う。それを含めて次回は議論して頂きたい。

【部会長】 ●●委員が欠席であったため、対象日については保留とする。その他についてはタクシーの課題等幾つか保留になったが、それ以外については合意頂いたので、次回の専門部会でとりまとめを行いたい。

(3) その他

【事務局】 第8回鎌倉市交通計画検討委員会は11月25日火曜日の15時からの開催を予定している。場所については現在、横浜銀行か市役所災害対策本部室で予定している。会場が決まり次第案内をさせて頂きたいと思っているので、よろしくお願ひしたい。

以上