

日時 平成 26 年 10 月 28 日 (火) 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】本日の資料の確認であるが、会議次第、第 16 回検討委員会専門部会資料、第 15 回検討委員会専門部会資料(前回の検討委員会資料の修正版)、第 15 回の専門部会議事録(修正版)、交通計画ニュースを配付した。交通計画ニュースについては、鎌倉地域の自治組織連合会長との調整の上、11 月中に回覧したいと考えていることから、11 月発行と記載してある。

続いて、本日の情報公開、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にしたい。本日の会議の議事録についても原則公開となるので、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。また、第 15 回の専門部会の議事録案について、委員から一部修正依頼があった。具体的には、20 ページで「ご提案頂いた」という部分を「提案された」と修正した。その他に修正がなければ今回の内容を持って確定したい。

【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

(事務局から資料の説明)

【部会長】一点確認したいのだが、「タクシーの営業権」とはどういうものか。

【事務局】鎌倉市でお客を乗せても良い権利のことであり、例えば、逗子市のタクシー会社は鎌倉市の営業権を持っている。

【部会長】営業権を持っていないとできないのは「乗せること」か。

【事務局】そうである。

【部会長】鎌倉市以外に営業権を持っているのは、逗子市だけか。

【事務局】横浜市も大船周辺で何社か該当すると思うが、藤沢市については聞いていない。この件は●●委員から意見を頂き記載している。把握している範囲では逗子市と横浜市であると思うが、藤沢市に関しては確認する。

【●●委員】根底として、(仮称)鎌倉ロードプライシングは難しいという考えの中で、藤沢から鎌倉に移動するタクシー利用者にも負担が掛かる。乗った人が課金され、二千数百円が三千数百円になるのでは、タクシーの営業に影響すると思う。観光バスの件も、観光バスが鎌倉に入らなかつたら観光業者はどうするのか。その分だけ鎌倉の経済は落ちる。そこまで考えて、観光バスに課金すると言って欲しい。安易に課金することで渋滞が解消されても、他に影響を起す部分があると思う。それでなくとも観光バスは今までより高い料金になっている。バス料金を払うだけでなく、加えて(仮称)鎌倉ロードプライシングで課金される。観光バスは乗用車より高い課金額になるのであれば、観光需要にもかなり影響すると思う。事業に影響することは非常に難しく考えていかねばならない問題だと思う。

【●●委員】観光バスは何人位乗れるのか。

【●●委員】大型車で40~50人、中型車だと30人前後である。

【●●委員】40名乗車で、バスの課金額が2,000円ならば、1人辺り50円の負担となる。

【部会長】利用者数で割るとそのようになる。一方で、鎌倉市内の観光バスは渋滞に巻き込まれなくなる。その50円で渋滞がなくなるとすると、観光バス側がメリットを感じる可能性もある。

【●●委員】色々な観光バスで旅行しているが、100円高くなっても文句を言う人はいる。観光バス事業者はバス料金の計算の仕方が変わったというので、秋の旅行はかなり減ったと言っている。極端な言い方をすると死活問題である。鎌倉に入ってくるバスに対して課金すると、それで参加者がかなり減るのではないか。その辺まで考えてどちらを取るかを検討すべきである。

【部会長】メリットについては如何か。観光バス事業者が休日に鎌倉に来る時はどういう対応をしているのか。休日は、時間が殆ど読めない訳であるが、特に渋滞が発生する場所については、一日の旅行コースを考える時にどうしているのか。

【●●委員】観光バス事業をほとんど縮小してしまっているのだが、過去の感覚から言うと、お客と相談しながら決めるという感じである。目的地を省いて帰ることになるので、行くのであれば観光のピーク以外のなるべく空いている日に行けないかと提案する。観光のピークに行ったら渋滞に巻き込まれる可能性があるとしか言えない。

【部会長】 メリットとデメリットを比べるとどうか。

【●●委員】 車が空くことが条件にはなるが、観光バスに関しては（仮称）鎌倉ロードプライシングで休日を避けて平日に来れば、結局一般車によって平日の渋滞が多くなる可能性はあるかもしれない。

【●●委員】 観光収入ということで考えると、対象となる社寺仏閣の拝観料や、飲食店、土産屋等、バスに乗って来た時の行動として、どこにお金を落とすことが多いかということも、ある程度は把握しておいた方が良い気はする。

【事務局】 大仏周辺では、路線バスの停留所で観光バスの乗客を乗り降りさせるため、後続車両が詰まってしまうという苦情がよくある。若宮大路でも、道路上に停めて乗り降りさせているという苦情を何度か頂いており、議会でも問題提起されている。ただ、今回の取り組みについては土日祝日で、観光バスで来られる方は平日が非常に多いと思う。事務局としては休日に観光バスで来た場合は課金対象にした方が良いのではないかと提案した。

【●●委員】 最近この辺りは観光バスが全体的に減っている。修学旅行は土日には来ない。課金してもあまり影響がないと思う。事業者も時間が読めないからそれ程入って来ないのではないかと。観光バスで一番問題だったのは、30年位前に八幡宮の駐車場で道路をふさいで出入りするため、車が動けなくなってしまったということをよく聞いた。それが少し良くなっていることから、観光バスで来る人は意外と減っていると思う。

【●●委員】 鎌倉は、バスの出入りに対応する道路幅が狭い。

【●●委員】 遊覧バスも少なくなっているが、原則は市内の路線バスと遊覧バス以外のバスは一応課金対象で良いと思う。

【●●委員】 観光バスに乗ったことがあるが、確かに観光バス会社もある程度の渋滞を考えてスケジュールを組むようである。大幅な渋滞に巻き込まれて目的地への到着が遅くなった苦い経験等がある。今の観光バスの運営会社の意見を聞ける機会があったら聞いてほしい。

【部会長】 東京から来る観光バス等は、鎌倉の企画ルートを持っていたりするのかな。そのような会社にヒアリングは可能なのではないかと。

【事務局】 先程答えたように議会でも問題になり、観光バスの予約が取れる駐車場は、市ホームページ上で公開しており、問い合わせが非常に多い状況である。当初は休日にも予約が可能だったのだが、あまりにも予約が多くなり過ぎて、平日のみ予約を受け付けるという方向に変更になった。土日は予約を取らないという状況なので、色々考えて鎌倉に来ているようである。

【●●委員】社寺の駐車場は予約制となっているのか。

【事務局】鶴岡八幡宮等は予約制を取り入れている。

【部会長】この件は、次回の11月25日に開催予定の第8回検討委員会で、専門部会としての案を提示する。これまでは2つの意見があり、それぞれメリットとデメリットがありそうなので、ここで結論を出さずに2つの案を検討委員会で議論することにしては如何だろうか。

【●●委員】部会長が結論を出したところ申し訳ないのだが、資料に各国の例が載っている。シンガポール、ロンドン等、平日は課金対象で土日は無料と書いてある。これらの国はやはり同じように観光ルートを持っている都市だと思うのだが、鎌倉では土日を対象日とするのは何故か。

【部会長】簡単に言うと、鎌倉は休日に大渋滞が発生するからで、シンガポールやロンドンは平日の通勤で渋滞するからである。

【●●委員】他の国とは意味合いが違うということか。私は八幡宮しか知らないが、観光バスの出入りで、普通車がずっと待たなければならないと感じたことはないのだが。

【●●委員】昔は渋滞が酷かったが、最近良くなった。

【●●委員】今年の春から貸切バスの運賃体系が変わり、ダンピング（不当廉売）ができないようになったので、そういった意味で今年の夏から秋口にかけては需要が落ちていると感じる。一方、観光地においては鎌倉に限らず、駐車場の問題あるいは流入規制の問題があるので、観光地であれば別途料金が掛かるところはある。今まで行っていたところに新たにお金が掛かるのは非常に難しいが、制度が変わりあそこに入るのにお金が掛かるとなれば、一般論から言うと非常に利用者に転嫁しやすいと思う。「運賃が上がった」という説明は難しいので、「休日は鎌倉に入る時にお金が掛かる」ということであれば、「今後上乗せをせざるを得ないが良いだろうか」という説明がしやすくなる。

【部会長】検討委員会でも、是非そのような意見を頂きたい。タクシーについて、資料の11ページに書いてある(4)は、●●委員と相談して作って頂いている案であり、一応これを案としたい。藤沢のタクシー等については、情報があればまた追記することとしたい。この専門部会で決めたからと言って、これが決定という訳ではなくて、議論はまだまだ続くので、取り敢えずこの案を仮案としておきたい。では次に、資料6ページの対象日については如何か。

【事務局】●●委員の意見も踏まえて記載している。●●委員と話をして、今まで専門部会で議論した内容も確認して頂き、土日祝日の概ね120日で実施するというのは理解できるということである。しかし、●●委員が商売をしている上で、土日祝日に来るお客様が半分以上という

ことを考えると、特異日ぐらいが妥当だと考えているということである。お金を取ることが目的では本末転倒であるという話であった。ただ、120日というのは専門部会の委員の殆どが了承して頂いているということで、理解して頂いている。

【部会長】 それでは専門部会案としてはこの120日程度でよろしいか。次は資料9ページの終了時間だが、前回は提案があつて、16時に終わらないと場所によっては影響が出るということや国道134号では遅くまで車が入って来るのではないかと、という意見があり、課金ポイントによって時間を変えて対応した方が良いのではないかと案である。

【●●委員】 例えば社会実験をやつて決めても良い。

【部会長】 その通りである。10ページの説明で滑川交差点を右折して来る台数が分からないという説明になっているが、本当に分からないのか。

【事務局】 このグラフは鎌倉地域に入って来る車に対しての渋滞という意味ではなくて、国道134号の逗子方向に並んだ渋滞なので、必ずしもこれが鎌倉地域に入って来る車両かどうかというのは分からない。

【部会長】 了解した。国道134号を右折して若宮大路に入って来る台数の時間帯別のデータはないのか。

【事務局】 そのデータはある。

【●●委員】 国道134号の海沿いが混んでいるから、鎌倉中心部へ流れるということになるかもしれない。

【部会長】 混んでいて台数が少ないということもある。

【●●委員】 季節的な変化はあると思うので、5ページに書かれた文言が良い。あるいは社会実験したらどうかという意見に賛成だが、9ページの対象時間で、夏場の15時はまだまだ日が高いので、これが基準というのはどうかという気がする。5ページの文言のように柔軟に「実態に応じて適切な時間を設定する」ということで決めて頂ければ良いと思う。

【●●委員】 地点毎に時間を変えることは可能なのか。

【事務局】 技術的には可能だと思う。

【●●委員】 由比ガ浜まで渋滞して、由比ガ浜から先は殆ど渋滞していない。これは、車が入って来ているということだと思う。

【●●委員】 資料9ページの表の上の文章では16時になっていて、どうしてグラフは15時台に

なっているのか。15時台は15時59分もあり得るのか。このグラフがこういう表現で書かなければいけないというのは、データそのものがそうだからなのか。

**【事務局】** その通りである。正確には15時から16時ということで、下のグラフの方は何時台という表記にしている。

**【部会長】** では、今度は11ページの(3)の課金単位は1回毎か、ロンドンのように1日毎かということについて、意見を伺いたい。

**【●●委員】** 観光は出入りを何回もすることは考えられないので1回ごとで良いのではないのか。例えば、朝比奈から来て八幡宮に行って戻ると2回取られるかもしれないが仕方ない。1日計算は厄介だろう。

**【●●委員】** 短時間で取られるとすれば、子どもが複数いて、送り迎えをするたびに取られてしまう方も出て来る可能性がある。出入りによって交通負荷を掛けているのはその通りだが、一般論としてロードプライシングでは、市民からお金を取るのではなくて、外から鎌倉に観光で来られる方の渋滞を抑制したい。今でも地域の外の方は複数回出入りされていることで、このような交通渋滞になるのであれば、外から来られた方に関しては1日で限界としても良いのかなと思う。1日で条件が定められているのは外国の例もあるし、仮に1回毎に取るのでも、ある程度考えないといけない気はする。土日なので数回出入りする理由を探すのも難しいかもしれないが、そういう方がいないとも限らないので、1回に条件を付けるのはあり得る。

**【●●委員】** 具体的な質問なのだが、8ページで金沢街道の方から入って1回課金され、建長寺に行って、建長寺の後に鎌倉大仏まで行くともう1回入ることになる。大仏を見たら後は解散ぐらいが普通かと思うが、少なくとも2回課金される。

**【●●委員】** 回り方を変えれば1回で行けるかもしれない。ただ、そうすると回り方が一定になる。また、タクシーの営業権の話があったが、仮にタクシーが営業権を持っていなかったとして、1回回りであれば毎回1,000円払うことになるのだが、1日であれば朝一番に鎌倉で払った後は払わなくても良くなる。朝一番のお客と次からのお客で値段が変わるという話も確かにあり得る。そのような時にどうお客さんに転嫁するか考えることが必要となる。鎌倉にはロードプライシングがあって、大体1台のタクシーが何回出入りするので、例えばそれぞれのお客から1,000円取るのではなくて150円にするなど、5回ぐらい往復すればそういう考え方もあるかもしれない。1日にするとそういう問題は出て来るかもしれないし、逆に1日にすると出入りしてその都度多くの金額を取られることにもなる。

**【●●委員】** 細かいことを決めていくとあらゆるケーススタディが必要になるので、原則を決め

てはどうか。原則を決めて、原則 1 回なら 1 回にする。色々ケースは出て来ると言っても、後はケースバイケースで考えれば良い。

【●●委員】絶対数で言うとタクシーは少ないと思う。

【●●委員】タクシーでは来ない。

【●●委員】自家用車で観光しようという時に、鎌倉地域の外に大仏や建長寺があるということを見ると、大体は 2 回ぐらい取られるという感じはする。

【●●委員】それは土日に来た人に負担して貰うと考えるしかない。一番大変なのは、梶原団地等から鎌倉駅に来る人が結構多いので、市民のことを考えなければいけない。朝比奈から入るにしても課金されることになる。

【●●委員】市民は土日の混んでいる時は車を使わない傾向がある。

【●●委員】一般的にはそうだろう。そのため、あまり細かいところでこういうケースはどうだと決めてしまうととまらなくなってしまうので、原則として決めておいて、後は社会実験の中で必要なものが出たら訂正していく方が良いと思う。

【●●委員】具合が悪ければ文句も多く出て来るだろう。

【●●委員】意見が違うのだが、市民の利用が一番多いと思うので、1 日単位が良いと思う。1 日単位は市外の人でも何回か来る人はそれを利用すれば良いことであって、市民も市外の人と同じ条件である。結果的には 1 日単位の方が市民に色々有利な方向に働くのではないか。

【●●委員】どういう利用者であれ、1 日単位の方が評判が良さそうである。

【●●委員】市内の人でも市外の人でも差別なく、何回か乗る人は 1 日切符を利用することになれば、1 日単位が一番良いと思う。その恩恵が一番良く受けるのは多分市民ではないかということである。

【事務局】鎌倉の交通に関して、「空いたらどうするか」など色々なアンケートを行った。その結果、空いたら車を使いたいという鎌倉市民の方が多くいた。たばこを買うのも車でいきたいという方がいる。だから、鎌倉市内の交通が空いたら、鎌倉市内に住んでいる方が交通を増やしてしまう可能性はゼロではない。そして、(仮称)鎌倉ロードプライシングを理解頂けるように市民宣言を行うという話がある。市民宣言は協力を願うものなので、「私たちも自制する」ということを打ち出して、内外に制度について理解して頂く。つまり自分たちもある程度抑制をしながら全体を減らしていくと訴えていく必要がある。外から来る人は 1 回なり 1 日なりでも良い。ところが中にいる人の頻度が上がることを少し抑えて、お互いに「自制しよう」という精

神を發揮しようとしたら、やはり1回ごとに取って少し控えめにするという考え方もある。

【●●委員】今の意見で私が一番ナンセンスだと思うのは、当然費用を考えたら、大体平均で2回使うなら1日毎の時は1回の場合の料金を倍にするという話になるに決まっているので、1日毎の方が混むという話には必ずしもつながらない。要するに金額で交通量を抑制しようという話で、1,000円なら1,000円と決まっているものを1日毎にするか1回毎にするかという話をしている訳ではない。私の感覚では、観光の人は鎌倉地域外から鎌倉地域内へ2回行くことが多いので、1回の場合が1,000円なら1日の場合2,000円という課金額に収束していくだろう。それは1日か1回かでどちらが増えるという話ではなくて、金額で交通量を抑制する話である。

【部会長】金額の議論はしていないのでそこはまだ分からないが、事務局から説明して頂いたのは、今から車に乗ろうかなという1回毎に「これでお金を取られる」と分かって、それをやめて公共交通にシフトして頂くという、1回毎に交通の行動を考えて頂くことだと思う。1日であれば、とにかく1回払えば乗り放題になる訳で、そこは自動車利用を抑制することや自制とは違うという趣旨で言ったのだと思う。金額の話とは若干違う。

【●●委員】それも色々で、たばこを買いに行くという使い方が非常に多いかは分からないが、●●委員の意見では、1日毎の方が抵抗はないというのは明らかであって、それで増える場合には鎌倉市民の課金額をそれなりに上げて、交通が減ればそれに応じて1回および1日がただになるという方が良く私は思う。

【●●委員】空いているのなら、たばこを買うのにも車で行きたいという話があったが、空いたら車で行って良いと思う。混んでいる時は問題かもしれないが、空いたら車で行きたいのなら、それは構わないのではないかと。観光客は2,300万人位になって、1人の方が2~6箇所を平均的に回っているということは、八幡宮も大仏も見たいということなので、観光バスも2回払うことには少し抵抗があると思う。

【事務局】資料13ページを見て頂きたい。地図があるが、基本的にはゲートの位置等は決まっている訳ではなく、これから議論して決定するのだが、鎌倉地域を網羅すべきだと考えている。例えば八幡宮と大仏で2回課金されることのないエリア設定にしないといけないと思う。主要なところは全部網羅するので、1回で済むようにエリアを設定することで理解をして頂きたい。そして、前交通研究会で市民宣言(案)を作る上で、市外の人に課金する以上、道路が空いたら市民が自由に使うというのは、イメージ的に良くないだろうということで、市民自ら「自分たちも自粛して良い街にする」という精神論的なものを取り入れた。この取り組みを理解して頂くためにも、市民の方にも少し車の利用を控えてもらおうという趣旨で考えており、事務局

案としては1回毎で提案した。それは理解して頂きたい。

【●●委員】私も1回毎が良いと思う。例えば1回で1,000円ならガソリン代も掛かることだから考える。市民とすれば、何回もゲートを通るのは特殊な場合だと思うので、特殊なケースは1回払ったらどこかに「払った」というスタンプか何かがあって、それで確認できれば良い。基本的には1回で、市民は10分の1ぐらいの負担で済ませられれば良い。事務局が説明されたように、市民であるからには自分たちも自動車利用をなるべく控えるべきだと思うし、(仮称)鎌倉ロードプライシングを取り入れる時にも同じように市民の意識を高揚させるような、もう1回考えさせるような言葉を添えて実行すれば良い。意識を変えるというのは中々難しいと思うが、市民は協力的だと思う。

【部会長】事務局案を支持するような意見が出たが如何か。色々行って不都合が出た時に微修正はあると思うが、それを前提としながら検討していくということである。

【●●委員】第15回専門部会資料の9ページにゲートの配置等が書いてある。これを見るとゲート8へ入って建長寺に行くとゲート7へ出て、建長寺からまたゲート7で入ると2回になってしまうのではないか。

【事務局】先程説明した通り、地図上のゲートの位置はまだ決まっていない。そのようなことがないように設定をしないとイケない。

【●●委員】「いかに車の流入を減らすか」ということなので、市民のためにサービスするなどには全く考慮する必要がないと思う。きつい言い方だが、何でも考慮したらまとまらないと思う。原則は原則で決め、どうしても不都合が出たら微調整すれば良いという考え方でいかないと、市民の出入りのために1日にした方が良いというのは、基本的な問題からすると違うと思う。

【●●委員】今の件で言うと、とにかく鎌倉地域のできるだけ外側にゲートを設置すれば、そのような事態は起こらないということである。

【部会長】専門部会案については、資料の5ページを見て頂きたい。25日の検討委員会はこの内容とし、ただし観光バスについては2つの案があるので、それを含めて提示することとしたい。

(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

(事務局から資料の説明)

【事務局】1点資料の修正をさせて頂きたい。13ページの小袋谷交差点から大船の方に向かうオレンジ色の経路が、湘南モノレール下の道路で左折することになっているが、ここは立体交差

で左折できない。従って、小袋谷交差点ではなく、小坂小学校付近のレイ・ウェル鎌倉入口交差点を右折する経路に修正する。

【●●委員】 定量的に出されたので非常に分かりやすくなったと思う。

【●●委員】 資料 14 ページに記載してある、「第 1 現示」「第 2 現示」について説明をお願いしたい。

【事務局】 八雲神社前交差点を例で言うと、まず手広交差点の方から来る交通と、長谷駅から来る交通に対しての青信号が出る。次に鎌倉山から来る方向に信号が切り替わって青信号が出て、両サイドが赤信号になる。この信号の切り替わりを「現示」と呼ぶ。

【●●委員】 了解した。需要率で算定するとはどういうことか。

【事務局】 現示ごとに道路の捌ける量と実際に通過した量の比率が出て、その比率を足し合わせた数値が「需要率」である。この例では 0.883 となっている。

【●●委員】 これが 1 に近づくとピークになっているということか。

【事務局】 その通りである。基本的には信号の中で全て赤の時間や黄色の時間があるので、一般的には 0.9 というのが基準になっている。

【●●委員】 了解した。

【部会長】 この委員会が始まった時に、できれば朝比奈 I Cではなくて逗子 I Cで降りて迂回してもらおうという案があったと思う。その時に事務局から逗子市に対してその案について説明して頂いたが、逗子市としてそれは難しいということであった。この久木の踏切の方で交通量が倍になるという案は、逗子市としては辛い案かもしれない。

【●●委員】 小袋谷の踏切と明月の踏切と久木の踏切に関して、この頃は電車の本数が多いのではないか。

【●●委員】 本数としてはそれ程変わらない。時期的なものがあるので、この時期に集中して本数が多くなるというのはあると思う。

【●●委員】 踏切で止まって渋滞することが結構多い。鎌倉駅の小町踏切のところで電車が通過すると、上りは 11 か 12 秒経たないと上がらない。下りはホームに入ると遮断機がすぐに上がる。そういうのも原因としてあると思う。その辺は安全性を考えてやっているのだと思うが、少しでも短くして頂けると助かる。そこに工夫の余地はないのか。

【●●委員】 例えば先程の明月院の踏切というのはホームに止まらない列車が存在するので、早

く閉めておかないと事故になり、その結果遮断時間が長くなる。そういうルールになっている。上下で違うというのは、システム上、安全上の話である。通過列車があるような踏切と各駅しかない踏切では時間が全然違う。そこは適切に設定をしているので、無意味に長く設定をしている訳ではない。

【●●委員】車両が通過してから中々遮断機が上がらないのは何故か。

【●●委員】それは踏切の終始点というのが設定されているからである。

【●●委員】交通渋滞との関係で踏切がネックになっているということは昔から分かっている。

【●●委員】無理やりダイヤを組むようなことは JR では行っていないので、通常で走っていれば良いのだが、例えば遅延等が発生するとどうしても続いて、開かずの踏切になってしまうことはあると思う。遅れを取り戻すために影響を受けることはある。

【事務局】先程の●●委員の意見にあった踏切の件は、平成 24 年の 9 月 27 日に開催した第 2 回検討委員会資料の 20 ページに記載してある。JR にも色々と基準がある中で短縮する努力をして頂いており、今の踏切の時間が最短ということである。

【●●委員】JR としても実際は踏切がないのが一番であるが、地元の方が反対するという理由もある。

【部会長】興味深い話ではあるが、交通規制の話もお願いしたい。

【●●委員】(仮称)鎌倉ロードプライシングの制度の目的は、スタートする段階から車による鎌倉へのトリップを抑制することにあるはずである。ただ、現実と同じ交通量が来た時にどうなるかは、やはり考えておかないといけない。(仮称)鎌倉ロードプライシング以外の交通規制案で行うとすれば、誰も自動車利用を抑制してくれなかった場合に大変な事になる。「こういうことをやる」と広報や宣伝することによって、どの程度の自動車交通を抑制できる効果があるかが本来の議論であると思う。それは何とも言えないし、専門部会で議論しても仕方がないのだが、現状として「その後の自動車交通が減らなければこういうことになる」、「しかも使ったデータは非常に閑散日のデータだ」ということである。今年のゴールデンウィークのようにあれだけニュースで取り上げられると、何もしなくても車の量は減る。これで絶対にダメということや、専門部会で案を取り下げるのではなくて、このような状況で仮に実験をしたら、どのような前提条件が必要なのか、あるいは警察としてどの程度まで交通抑制の効果が無いと実施できないのか。交通規制を掛ける前に、もしかしたら具体的にもっと別の取り組みをやったらどうか、ということにもなってくると思う。

【●●委員】一方では、これが良い悪いという市民感情の話で言うと、車で来る人はお店などで

お金を使ってくれる人が多いという意見に対しては、「お金を使ってくれる人は、(仮称)鎌倉ロードプライシングにもお金を使うから良い」というように読めるようなところもあり、抑制案をどう理由でやるか難しい。多分ここを実際に交通規制して入れなくしたら、こちらに溢れるだろうという地域的な反対はハイランド等に出て来るだろうと思う。交通工学と言いながら、このような問題はかなり社会的な問題なので、市民の判断がどう出るのか知る必要がある。少なくとも問題を投げかけるという意味では、抑制の話一度は議論しておかなければいけないのではないかと思う。

【部会長】この案だと、例えば朝比奈から来て報国寺の辺りに住んでいる方はどうなるのか。

【●●委員】住んでいる方は規制を外すしかないと思う。

【部会長】多分、警察の一般論からすると、そこに行く他の手段がないから特認して三が日の時は通すのだが、迂回すれば行けるので、そうすると住民だけを除外する理由がなくなり、住民も同じ規制になると思う。

【●●委員】車が入っていったら大町辺りが混むことになる。

【●●委員】これは一方通行でなく、この前の検討委員会で●●委員が発言した案で、ある程度は受け入れられるかもしれない。ただし、鎌倉地域外から来た人は難しいのではないか。

【●●委員】交通規制と(仮称)鎌倉ロードプライシングは、規制を掛けて誰も通れなくするのか、お金を払ったら入れるのか、それだけの違いだと思っている。お金を払えば入れるということであれば、ある程度の救済はあるが、規制で入れないものは入れないと言ってしまえば余程の例外でない限り入れなくなる。その代わりに要するコストは規制をする方が、取り締まりのことを考えなければ標識だけで安く済む。実行する場合にどちらにお金が掛かるかというのはあるが、いずれにせよそういう問題がある。要は「車に入って来て欲しくない」ということを言いたいので、物理的に規制するかお金を取るかの違いでしかないと思う。ただ、実際にはやれない規制だろうという気はする。

【●●委員】交通規制の件は、今回の専門部会である程度の結論を出して、検討委員会に報告するのか。

【部会長】そのように考えている。

【●●委員】こういうやり方もあるから検討するが、これは未消化なので、行う場合は皆さんも考えて欲しいという内容で報告してはどうか。

【●●委員】ハードルの高い案だが、高額な投資なしでやる案としては、考え得る中では効果が

大きい可能性がある。(仮称)鎌倉ロードプライシング以外の案を全く考えていない訳ではないということと、結果的に(仮称)鎌倉ロードプライシングしかないとなるかもしれないということである。

【部会長】では、今日ここを出して頂いた心配事も議論しているという証拠が必要なので、「考えている」という意見が出たということも含めて報告する。

【●●委員】これをやるのであれば当然、相当なPRをした上でなければならない。そのPRの効果が一番大きいかもしれない。

【部会長】それではそういう方向性で、11月25日の第8回の鎌倉市交通計画検討委員会では報告したい。その他意見がなければ、その他について事務局からお願いしたい。

### (3) その他

【事務局】次回の専門部会は、12月中を予定している。また第8回の鎌倉市交通計画検討委員会は11月25日火曜日の午後2時半から横浜銀行鎌倉支店の2階会議室で開催するので、宜しく願います。

以上