

日時 平成 28 年 3 月 23 日（水） 午後 3 時～4 時 45 分

場所 鎌倉市役所 第三分庁舎 講堂

## 議事

### 1. 確認事項

【事務局】本日の資料の確認だが、会議次第、第 23 回検討委員会・専門部会資料（A3 版）を配付した。

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としたい。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。第 22 回の専門部会の議事録（案）については、委員の皆様へ送付して確認を頂いたが、現在、事務局で取りまとめの上、修正案を作成している。修正案を作成次第、委員の皆様へ再度確認して頂きたい。

【部会長】事務局から議事録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) 市民憲章（案）について
- (2) （仮称）鎌倉ロードプライシングについて
- (3) 総合的な交通情報とプロモーションについて

（事務局から説明）

【部会長】市民憲章（案）について、意見をお願いしたい。

【委員】3 ページ目に破線で示されている「交通渋滞を解消し古都鎌倉の生活環境を維持するために」という文だが、この冒頭に「市民、訪問客のために」と付加するべきである。先日話したように「（仮称）鎌倉ロードプライシングは訪問客にとっても効果的なので、おもてなしの考えから出発するべき」であり、「市民、訪問客のために交通渋滞を解消し」という文の方が適切と考えた。そうすると市民憲章（案）の「わたくしたちの快適な生活環境の

維持に支障をきたしている状況」という文にも、訪問客のための工夫が欲しい。市民憲章なので「わたくしたちは」では市民のみを指すため、市民だけではなく、「訪問客を含めた鎌倉市の全員が、快適な生活環境の維持に支障をきたしている状況である」と改訂を施したい。渋滞が訪問客にも支障をきたしているのは確かなので、これにより少しは渋滞が緩和すると考える。

【委員】「古都鎌倉交通市民憲章」なので鎌倉市民のための憲章であるべきである。訪問客や観光客も大事だが、迎え入れる市民の心構えを形作ったものだと私は解釈しているので、「訪問客にとっても」という内容はあまり必要性を感じない。

【委員】訪問客の自動車交通状況にも支障をきたしている。その問題は相当大きいので、それに一切触れず「わたくしたちの」で良いのかというのが私の感想である。「訪問客」でも「わたくしたち」でもどちらが先でも良いのだが、「わたくしたちにも訪問客にも快適な交通環境の維持に支障をきたしている状況である」など、何か書きようがある。「なぜこの市民憲章を出すか」という最初の部分を説明する箇所なので、状況の説明としては「わたくしたちの生活環境の維持」だけでは不足である。

【委員】市民憲章（案）については、2 ページ目の一番下にあるように前回あれだけ検討を重ねた上でまとまった。またここで中身について言い出したらいつ終わるか分からない。前回検討した中には委員もいらっしやっただのに、それでまとまった案をまた変えたらいつになってもまとまらない。

【委員】先日、市長・副市長にも説明をしたが、（仮称）鎌倉ロードプライシングは道路が混むからという事情だけで始めるべきではない。これは、アトキンソン氏との講演会で出てきた話から始まった論である。市民にとって過剰混雑であることが問題だからと続けてきたが、そうではなく「訪問客のためにもなると主張するべきだ」と両名に伝えた。

【委員】市民憲章と（仮称）鎌倉ロードプライシングの論点が混合している。（仮称）鎌倉ロードプライシングについては、「ネーミングより先にもっと中身を検討してからプロモーションするべきだ」と思う。過去に色々な問題が浮上して、その対策もまだまとまっていない。課金システム等は、その具体的な対策案が出ていない。例えば、ETC を使った車を前提に考えているが、全部の車に ETC が付いている訳ではない。特に軽自動車は付いていないものが多い。それらの車がお金を払う際はどうか対処するかなど、そのような問題点がまだ解決していないのに、名称の議論ばかりが先に進む。施策内容を過去の様々なケースから掘り下げ、あるいは市民に聞いて、検討を進めるべきである。プロモーションに関しても具体的な施策を実施している訳ではない。もう少し具体的な案が出来てからプロモーションをして、

市民の理解を得て初めて施策が進められると考えるが、今回は少し文章ばかりが先行して、中身があまり感じられない。

【委員】 それでは「快適な生活環境の維持に支障をきたしている状況である」と、「わたくしたちの」を取ってしまったらどうか。市民憲章（案）としてはそれでも良いのではないか。

【委員】 私は委員の意見に賛成である。今まで何回も議論し、またここで異議が出るのか。観光客については市民憲章（案）の最後の方で「わたくしたちは市民と来訪者が共存でき、楽しく」とあり、「来訪者のためにもやっている」という意味はここで明白なので、これで良いと思う。最後に、これは市民と来訪者を含めてこの精神で取り組もうという旨の文章がある。「古都鎌倉の交通に関わりのある多くの人たち」はまさしく来訪者を指しているのです、この案のままで良いのではないか。

【委員】 来訪者のことを言っているのであれば、この「わたくしたち」には来訪者も含まれているのか。「わたくしたちの快適な生活環境の維持」には来訪者も含まれるべきである。しつこいことは重々分かっている。先日の検討を受けた案をみて「訪問客を加えてはどうか」というのは初めて意見していることで、冒頭の目的語が最後の章まで影響すると仮定すると、「市民と訪問客が集中し、両者両立が厳しい状態にある。両者とも快適な生活環境の維持に支障をきたしている状況である」が、「わたくしたち」の語調が強すぎて、訪問客が市民憲章の対象者から欠落する恐れがある。「わたくしたち」以外の人たちが読んでも腑に落ちるようにと提案している。

【委員】 市民憲章の必要性は市民にも来訪者にもあるが、市民は少なくとも年間 120 日、渋滞に悩まされている。それに対して来訪者は年に数回しか訪れない。だからやはり「わたくしたち」を中心にしてはどうか。今まで長い間困っているのだから、「わたくしたち」市民が全面的に前に出る。ただ、「わたくしたちのためだけにやっている訳ではない。これは来訪者のためにもなる」という意味は、私が言ったように「市民と来訪者が共存でき」という部分で保証されているからそれで良いと思う。

【委員】 今の意見のように、来訪者に対して、「快適な生活環境が不安定だ」という思いは鎌倉市民としてある訳である。これ以上強く出る気はないので、もう一度最後まで議論して決を採ったら良いのではないか。

【委員】 決を採るような問題ではない。これは市民憲章であって、市民が決めることであり、来訪者は作成側には参加できない。

【委員】 だから市民が決める際、非常に来訪者を重んじる市民もいるだろう。

【委員】それは三点目に書いてある。「共存でき、楽しく触れ合えるまちをつくる」と書いてあるのだから、それで充分ではないか。少し来訪者のことを意識し過ぎているというか、気を遣い過ぎている。これは我々市民が作る市民憲章だということを忘れてもらいたくない。

【委員】委員の伝えたいことは分かるが、これは「来訪車両」と「生活環境」、つまり「来訪者」と「生活者」が対になっている。「来訪者のおかげで生活者が迷惑している」と柔らかく言っている訳である。しかし今までのニュアンスはきつ過ぎなので丸くしよう、ということで前回この文章にした。だからこれに「来訪者」が入っていたらおかしい。正直、「ここからここまで車で来ないでくれ」と言いたい訳であるが、そのまま言っただけでは大人気ないので、「市民憲章として私たちはこう頑張っていくから皆さんも理解してくれ」というのが、この市民憲章の芯の部分である。「来るな」とは言えないから「市民もこれらの覚悟でこういったことをするので、どうか来訪者の皆さんも理解して頂きたい」という趣旨だと思う。そのため、「生活者」と「来訪者」を混在させると、この市民憲章の「市民として来訪者にアプローチする焦点」もぼやけてきてしまう。

【委員】「生活環境」という言葉だけで、市民のみが対象と一般的には取られる気がする。

【委員】もちろん来訪者を除外するという事ではない。ただ、これは来訪者を含めない生活者側の視点であり、「市民側がこれらの決意でこう宣言する」というのが市民憲章である。これを読んだ来訪者の人たちが何を感じてくれるかは別で、「来訪者の思い」などはこれを読んだ後のことである。その意味では市民側の宣言として捉えていけば良いので、私はこれで良く、最初から練ってきて良くまとまったと感じている。

【部会長】了解した。皆さんの意見は「このままの案が良いのではないか」ということで宜しいか。

【委員】了解した。

【部会長】それでは、専門部会としてはこれで確定としたい。次に 3 ページ目の話だが、事務局はその 1、その 2 のエリア及び名称について議論して欲しいということである。まず具体的に、ETC 搭載車両以外はどう対処するのかについて、事務局としてはどういう考えを持っているのか。

【事務局】メーカーと議論した中で、今の考え方としては ETC 非搭載車に対してはカメラで補足する。技術的に可能だと確認が取れている。まだハードルは高いが、基本的にはその考え方である。

【委員】3 ページ目には、「課金対象を次のように説明している」という説明の時に、やはり「市民・訪問客のために」と冒頭に入れた方が良い。これについては今まで提案があったのだろうか。

【部会長】3 ページ目のこの資料は今日のためのものだが、例えば（仮称）鎌倉ロードプライシングを施行する際、条例を作り目的を書いたりするだろうから、その話はその時に議論したい。

【委員】訪問客の生活環境も良くなる。

【委員】そうではない。これは「訪問客」「市民」の線引きに関係なく、流入する車が対象なので、誰が乗っているか分からない訳である。ただし、それが市民の場合どこかである程度の減免措置をするかしないかという話にはなるが、これは人というより車が対象である。

【委員】流入車両には訪問客もいれば市民もいる。

【委員】「自動車に対して課金する」訳だから自動車が対象である。

【委員】その論理では、「流入する市民・訪問客の自動車利用の抑制を促すものである」という説明になってしまう。

【委員】それは説明する必要はないのではないか。車を対象にすれば良い。何故そこにこだわるのか良く分からない。

【委員】「この施策は交通の施策であるが、観光の施策としても評価するところから出発すべきだ」というアトキンソン氏の話から始まっている。つまり、鎌倉市のもっと大きいまちづくりから出発した方が説明しやすいという意味である。訪問客も楽になるのだから、単に冒頭に「市民・訪問客のために」と入れれば良いだけで、その方が正確であろう。このような文章で説明するなら、後に条例を練る際、そう一言入れるべきであるという意見である。

【部会長】了解した。このような議論をする時がまたいずれ来るので、それはその時に議論する。疑問の一つである ETC 搭載車両以外の対処は、一応技術的には解決できるということである。

【委員】ETC に関しては、一つ例として挙げたまでである。流入車に対する課金方法以外にも、まず市民がどれくらい施策を理解しているか。そのプロモーションをするのに内容等を決めてから市民にプロモーションしていかなければ、「ロードプライシングと時々聞くがあれば何だろうか」という反応が多いと思う。それが一般市民の現状ではないか。まずは市民の理解を得てから外に理解を求める方が良い。2020 年までを目標にしているが、これは長

いようで短いと思うので、もう少し具体的に詰めていってから名称等を考えないと内容によっては名称と食い違ってしまうこともある。「おもてなし」についても、知らないうちに消えてしまったが、どういっておもてなしをするのかなど、そういったことを詰めていかないと、内容がまだかなり薄い感じがした。

**【部会長】** 今日を出てきていないが、「おもてなし」は消えていない。この専門部会と検討委員会で議論し、おもてなしを含む（仮称）鎌倉ロードプライシングの中身については検討委員会が大体決めたと把握している。それが法的にどうか、技術的にどうかなどが分からないので、特別委員会が別途出来て、国や県に検討案を審議してもらっているという状況である。そこから答えが返ってきてから、再びここで議論して頂く。つまり向こうにボールが行っている状態である。一方で、その2の名称について、一般的には「道路の無料公開原則」というものがあり、道路法により「道路は無料。お金を取るものではない」と解釈されている。しかし、特別委員会や幹事会は「道路でお金を取るのではなく、鎌倉地域というエリアに入ってくる車からお金を取るものだ」と説明している。そのため、海から船でやってきて、道路を使わず直接鎌倉地域に入るような水陸両用車からもお金を取る。「道路を使うからお金を取るのではない」と説明して、国土交通省は「それならば」と頷いてくれている。そのような経緯で「『ロード』という言葉は抜こうではないか」と話が進んでいる。その部分についてはボールが返ってきたので、ここでもう一度名称から検討して頂いた方が良いのではないかとこの主旨である。

**【委員】** もともと市長から協力の相談を受けたのが、この委員会が出来た前の話である。その時から、「ロードプライシング」という名前が頭の中にあったが、ロードプライシングの仕組みを知らず、調べたら日本にはまだ導入されていないものの、海外では既に運用実績があると分かった。今検討しているのはパーク&ライドにしても車にしても、一般的な道路が関わるものなので、ネーミングの改訂は後でも良いような気がする。

**【委員】** ここで「適切でないと考えている」とは誰が書いたのか。

**【事務局】** 以前にもこの議論をした中で、「『ロードプライシング』という名称は鎌倉に不適切ではないか」と意見があって「おもてなしプライシング」など色々と意見が出た。また、「課金するものに対しておもてなしはないだろう」という意見もあったと思う。ただ、先程部会長から話があったように、国からの指摘もあったので、ここでは「適切ではない」と記載をさせて頂いた。

**【委員】** 仰っていることは理解できるが、今まで「ロードプライシング」という名目で進めてきたので、それが法律的な観点や、国土交通省からの指摘などもあろうが、「（仮称）鎌

倉ロードプライシング」として、我々の中では熟している。ただそれを全体的に理解しているかというところではないが、名称を変えらるとなると今までの経過をもう一回やり直さないといけなくなるので、とりあえず現状を維持し、後に指摘を受けたら「ではそこはこうする」で良いのではないかと。

【委員】鎌倉で実施しようとしていることは、「流入車両課金制度」である。それについて良い呼称がないかと考えている。「一般道路無料」の考えは非常に根強いので、追及されないためには「流入車両課金制度」に対して最適な呼称が必要だということではないか。

【委員】先程、船の話が出たが、鎌倉は船を持っている人が大勢いる。船で外に行き帰ってきた人からもお金を取るのかとなってしまう。船舶免許を持っていて釣りに行く人が日曜には大勢いる。それらの人たちが帰ってきても課金するのか。

【委員】カヌーやモーターボートなど、滑川等から上がってくる船から取るつもりはないと考えて良いのではないかと。

【部会長】タイヤがついていたら取るのではないかと。

【委員】この前、車両は「二輪車も含む」という話があった。

【委員】水陸両用車の問題に逸れてしまうので、その件については保留しては如何か。私自身はこの課金制度を、部会長が説明した通り「渋滞による経済的損失を補える分だけ課金徴収することで、社会的メリットを追求する」という旨で消化、整理し、議論に参加してきた。そのため、今回の議論において、徴収金の使い道が些か不明瞭である。法定外目的税で、8ページの「〇〇税」という他市のプランは、「徴収したお金で環境を守る」「徴収したお金で町を維持する」などのケースで、全て「徴収したお金で何をするか」という名称の事例である。鎌倉の場合は事情が全く異なるが、税金として取り扱う他ない。税金を取るのなら、その集めた税収を何に使うのか鎌倉市がはっきりとした提案をしないとこのシステムは成り立たない。このままでは不公平以前の問題である。次に、税を流入車から取るに関して、商業者の立場から言うと「市に税金を払い、お客様からまた税金を取るのか」という問題も浮上する。わざわざ市外から車で鎌倉の店舗へ訪れるお客さんからも市は税金を取る訳である。観光客ばかりではなくお墓参りに来た人からも税金を取る形になるので、そこは「ロードプライシング」という、非常に都合の良い言葉で逃げていたが、税徴収になる以上、もう一度議論をし直さないと私自身も納得がいかない。課税についても一度ここで認識していないといけない。

【委員】「市民の生活環境に支障をきたさないため」の対策が課税に絡む場合、先日市長に申したようなゴミを持って帰らなくても済む制度、商業の方への補助金にして、各種店舗で商業ゴミを処理出来るようにする使い道も大事なはずである。今までの歩道優先の考えに加え、去年からそのようなゴミの問題も観光政策にまとめたいと思案している。

【部会長】それはまた非常に大きな話だと思う。

【委員】観光に依存する商業者がいないこともないが、そうではない商業者も多い。だから観光政策と地域の商業政策を一緒に考えて欲しくない。「観光が良くなれば良いではないか」ということではない。商業者は、快適な生活を守ることに反対はしないし協力もするが、顧客に新たな負担を感じさせる（仮称）鎌倉ロードプライシングの名称が、課金の用途を示す「〇〇税」という言葉に変わった時、課金の用途については、商業者がそれなりに納得をするものでなければならないと今日新たに私は感じている。

【委員】そもそも論だが、鎌倉市交通計画検討委員会ができた時、この専門部会の一期目に（仮称）鎌倉ロードプライシングの話が出て、その際「（仮称）鎌倉ロードプライシングは現実的ではない」と私は言った。「道路は税金を使って造るものだから通常は余程の理由がないとこれに課金をすることは出来ない」という話をさせて頂いた。そして何回か議論を重ね「（仮称）鎌倉ロードプライシングは法定外目的税で出来る」ということを当時の部長にも重々尋ね、「出来る」との回答を受けた。まだ出来るかどうか分からないので、それをはっきりさせてから、ネーミングや徴収エリアなどを議論すべきだということである。最初は「（仮称）鎌倉ロードプライシング」ということで道路について議論したが、今は道路を課税対象にするのは少々難しいとして、鎌倉地域への流入に対する課税に変化してきた。今度はそれが出来るかどうか、まずは総務省等に話を通して、実現の可能性があるのかどうかの法的根拠をきちんと揃えることで初めてそういった議論が出来る。その間我々は何をすべきかと言えば、皆でより具体的に、現状の中で知恵を出し合い、現状可能な打開策を模索することである。委員考案のスーパーの社会実験なども実際にやってみて効果があった。他にもパークアンドライド等、もっとやれるところからやっていかないといけないのではないかと。何故かという、一回目の市民に対するアンケート調査を平成7年に実施したが、その時の市民の37パーセントが「今すぐにでも、我慢が出来ないほどすぐに、早急に改善して欲しい」と回答している。それにも関わらず、今まで市は何をやってきたか、どこを改善したかの問いに「まだやっていない」と返答した。それはまずいだらう。その後、同じようなアンケートをまたやろうとした。それに対して「同じ聞き方はやめてくれ」と私は言った。いずれにしても出来るかどうか分からないことに対して知恵を出そうとしているもので、知恵の出し方が違うと思う。実際にそれが出来るかどうかを確かめてから議論すべきである。

【委員】今の意見に対して、ネーミングにおける事例として記載の 8 ページに、太宰府や乗鞍では環境税、環境保全税が実現している。

【委員】出来るか出来ないかはその地域によって違う。だから太宰府で出来ても鎌倉では出来ないかもしれない。だからまずは出来るかどうかを確認する。「出来ると確認してもらえれば議論する」が良いと思う。

【部会長】その点は先程申し上げたが、今、国の委員会にボールを投げて検討してもらっている。やがて「こうやったら出来る」や「不可能だ」と答えが返ってくるので、このネーミングや範囲の話はそれからでも良いのでは、というご意見であろうか。

【委員】その通りである。

【部会長】皆さんも同様だろうか。

【委員】固い言い方であまり良い例ではないかもしれないが、一例としては「古都鎌倉環境保全税」だろう。

【部会長】法定外目的税で実施出来るとなれば、その名称もまた議論して頂きたい。

【委員】8 ページの例を見て欲しい。なぜ鎌倉はここから始めなかったのか。観光客用の駐車場に課税するのは設備投資も必要ないし、それによりある程度抑制出来る可能性がある一つの方法である。今、法定外目的税が話に出てきたのでこれを挙げたが、そこから始めるのも一つの選択肢かと思う。要は不特定多数を相手にする駐車場が今線を引いたこの範囲内にあるが、そこに課税をしていく。駐車場の所有主から理解を得て協力してもらう。ただでさえ「鎌倉の駐車料は高い」と観光客は言うが、それに上乘せをすることによって流入車両を抑制する方法もあり得るかと思う。

【部会長】私の記憶では、確かその議論もここでしたと思う。そういう提案がある一方でお寺等境内や大きな料亭等には無料駐車場があるため、場所により公平性が保てないのではという議論であった。

【委員】一回議論してまとまらなかった。まず（仮称）鎌倉ロードプライシングで一回お金を払って入り、市内でどこか停められる場所ということで駐車料金を払うと、（仮称）鎌倉ロードプライシングの課金と駐車料金を二重に取られるような気持ちになるということであった。

【委員】いや、今申し上げたのは、（仮称）鎌倉ロードプライシングをやらずに駐車場に課金する、という話である。

【委員】その時の議論では（仮称）鎌倉ロードプライシングを行った上で駐車料を上げるという内容だった。

【委員】何をもって公平とするかに問題がある。観光に来た人が駐車場に止めることと、先祖代々のお墓参りに来た人がお寺の駐車場に停めることで、両者が共に同じ料金を払うのが平等なのかということである。料亭に夕食を食べに来た人、宿泊に来た人、単に観光に来た人、鎌倉にお金を落とすか落とさないかは別として、何をもって平等とするかは非常に難しい問題である。例えば、弊社の駐車場を無料にしているのはお客様に無料で止まって頂くため、観光客に止まってもらうべき駐車場を完備している訳ではない。そのため、お客様にそこに止めてもらうことに対して課税をされると困る訳である。当店に入ってきたお客様にも課税されてしまうのならば、かえって一般に開放している駐車場に課税をする方が平等ではないか、という考えもある。

【部会長】大きな料亭で自前の駐車場を持っているところは無料で、小さいラーメン屋さん場合はコインパーキングに停めないといけないなど、そういった平等論はかなり果てしない議論になる。今のこの案はとにかく全ての駐車場を対象とするということか。

【委員】（仮称）鎌倉ロードプライシングは言ってみれば流入の関銭を取ることである。委員の提案は、それは大変だから出来ないとなるかもしれないが、（仮称）鎌倉ロードプライシングという名前ではなく環境保全税という名前になったら再度検討するかもしれない。

【部会長】現時点では、一回検討をして現在に至っているが、特別委員会からどのようなボールが返ってくるかによって、そこに立ち戻る可能性もゼロではない。

【委員】流入車両への課金案は（仮称）鎌倉ロードプライシングという名前で成立するが、今ここで名前を変え、先程言った環境保全税のような名称になると仮定すると、それこそ議会でも、今まで駐車場は課税の対象から除外して思案してきた問題がもう一回取り上げられるだろう。

【委員】特別委員会側に、どなたかは分からないが「道路は原則無料だ」ということに非常にこだわっている方がおられるようです。市民、観光客に迷惑を掛けている渋滞する道路であっても、利用客から課税又は料金をいただくことに賛成出来ないというご意見なのか。

【部会長】私の感触では、この施策自体には賛成だが、道路法を所管されている方は道路法の解釈として、立場上「道路の利用に課金をするのは道路法的にまずいのでは」と仰っている。

【委員】「ロードプライシング」という名を使って欲しくないということであるか。

【委員】いや、名前の問題ではないだろう。道路を利用して税金を取ることは本来の道路法の趣旨から外れつつあるという意味であろう。しかし今は「道路法」とは違うことをやろうとしている。

【委員】道路は税金で造ったものだから、税金をもらったところにまた課税するのは二重取りになる。「道路は税金で造ったのだから誰でも自由に通れなくてはいけない」のが原則である。法律的には「無料でなければいけない」という原文はないが、一般的にはそう解釈されている。だからそれを崩すのは非常に難しい。

【委員】しかし「鎌倉の場合はそれで困っているから何かしよう」となっている。

【委員】高速道路等に適用されている「道路整備特別措置法」を準用し又は便宜的拡張解釈ができれば、取組み易いのではないか。

【部会長】道路法と真っ向勝負する方法もあるかもしれないが、今のところは道路法に抵触しない形で実現を目指すという考えである。

【委員】今、国土交通省にそのボールを投げているのだから、そこから返事が戻ってきた時点でもう一度考えれば良い。ロードプライシングの導入自体が日本で初めてなので前例もない。東京で部分的に試して流れてしまったこともあるので、問題点は色々出てくると思う。しかし、ここでは外国で成功している事例を参考に議論されている。ネーミングも「道路という言葉を使ってはいけない」と解釈されそうだが、人の移動が世界的に一般化している現代、道路は日本人だけが利用する訳ではない。ロードプライシングという言葉を使えば外国の方にも通用する。鎌倉が日本で初めて行うので、問題点を含め特別な解釈を持って道路に課金をする、という考え方で作ったら良い。もともと私どもは市長の一声でこの課題に取り組んでいるのかもしれないが、市長がどの程度の意識であるか、私は初めから疑問であった。ここで市長が説明している訳ではないので、選挙の時にお話になったのだと思う。課金、税金の用途は、まず施行の可否が決まってから、特別委員会も含めて返事が来てから再検討する、という方向で如何だろうか。

【部会長】それでは（仮称）鎌倉ロードプライシングについては特別委員会の進捗を見守るということで宜しいか。

【事務局】先程の太宰府の施策だが、少し説明をさせて頂きたい。これは法定外普通税で、太宰府には電話等で色々と資料の確認をさせて頂いた。結論から言うとあそこは渋滞が解消出来ていない。それに駐車場経営者から非常に問題視されていて、この施策はやめるべきとの見解もあるそうである。ただ、法定外普通税なので現状続ける意思だそうだが、鎌倉の場合

は駐車場の元締めが存在せず、一つにまとまっていないので、仮に実施するのであれば、事務局が一件ずつお願いをして回ることになり、一括してまとめるのは非常に困難である。営業補償をしてほしいという声があるなど、鎌倉の渋滞の解消策としては「馴染まないのではないか」という結論になり、（仮称）鎌倉ロードプライシングに落ち着いた訳である。先程特別委員会で議論された「正月三が日の交通規制は出来ないのか」という意見も渋滞の解消策として継続的に続けることは難しい。専門部会で様々な議論をした結果、（仮称）鎌倉ロードプライシングに行き当たったことを、資料を整理しつつ説明の上、ご理解頂く旨で事務局は考えている。

【部会長】 それでは、（仮称）鎌倉ロードプライシングはそのような扱いとしたい。9 ページ目以降のプロモーション、交通情報についてはどうか。これも（仮称）鎌倉ロードプライシングが具体化してからにするか。それともこれはこれで検討を始めるか。これもまたお金の掛かることではあるが、20 の施策の一つである。

【委員】 やれることは進めれば良い。残念ながら私はスマホ等に詳しくないが、やはり情報を発信されれば関心を持つし、色々な発信の仕方がある。一時、昔のラジオか何かで鎌倉の交通情報を流したことがある。

【委員】 正月三が日以外で行ったのか。

【委員】 正月三が日だけではなく、確か何枠か取って放送されたと記憶している。

【委員】 何を伝えたのか。

【委員】 鎌倉が混雑しているという情報をラジオで流した。いくらお金が掛かったかは知らないが、記憶にはあるので、過去のデータに残っていないだろうか。一社だとすれば聞いていた人もあまりいないかもしれない。

【委員】 そうした放送が流れて、いつかの週末で来る人が減った報告があったと思う。それとは違うのか。

【委員】 スーバの社会実験の時は「ロードプライシングでお金を取られる」という噂が効いた。

【委員】 渋滞情報を放送することで抑制効果はある。総合的に実施しなくても、単発でも良いから行えば良い。効果があれば更に行う。10～15 秒の枠を買えば良いだけなので難しい話ではない。

【事務局】委員の発言の通り平成 11 年に、社会実験を国の 100 パーセント補助で行った。ただ、ラジオ放送の一杯はかなり高い。当時はそれを買って流して頂いたが、非常にお金が掛かるので事業仕分けの時に却下された経緯がある。「るるぶ」に載せるのは 100 万円ぐらいだったが、それも事業仕分けの時に却下された。また、スーパーの社会実験の時も、色々なテレビ局や FM で実施情報を流してもらったので、「鎌倉市で社会実験をやっている」と周知されて車が少なくなった。その経過もあるので、予算の範囲内で行いたいと思う。

【委員】市が本当に交通問題を考えているのならそうしたところに費やせば良い。事業仕分けの人選も少々間違っていると思う。市全体には本当に何が必要かを考えないで、つまらないことで切っていく。

【委員】この案の中であまり費用が掛からない可能性があるのは、「スマートフォン等のアプリケーション」や「SNS の活用」などで、これらは委員が言っているように出来るなら実行すれば良い。

【委員】実施することによってアピールになる。

【部会長】我々はこれについてどう議論すべきか。「やった方が良い」という皆さんの意見であるが、11 ページにあるような駐車場空き情報やパークアンドライドの情報等は出した方が良いに決まっている。一方で予算次第でもある。

【委員】お金を掛けずに情報を得ることを考えると、例えば鎌倉駅に大きな看板を出して、（仮称）鎌倉ロードプライシングにより渋滞をしないで鎌倉を歩くことができるとアピールすることである。もともと私たちの会合の一つの目的は「歩く古都鎌倉」だと標語を作った。それを踏まえると、歩く鎌倉を考えて車の渋滞をなくし、人々の流動を良くするための（仮称）鎌倉ロードプライシングという考えもあるので、「こういったことを鎌倉市は考えつつある」と看板を出して、「意見がある方はここに入れてくれ」と投書箱を設け、皆の意見を収集するのは如何か。お金もそれ程掛からないと思う。

【部会長】それは（仮称）鎌倉ロードプライシングがいよいよ出来そうになった時に、そこから先に本当に進むのかどうか市民の判断を仰ぐ際、絶対必要になる。

【委員】鶴岡八幡宮周辺に住んでいる方が渋滞に困っているのは確かであるし、浄明寺方面から入ってくる、逃げ道のない道を走っている車にとってもかなりの問題だと思う。観光客が来訪するのも困っていることは委員が言われたように私も同感で、「そういった施策目的で（仮称）鎌倉ロードプライシングの導入を考えている」と情報を与え、「意見がある方

はここに投書してくれ」と紙と箱を置く。それがあれば心ある人は協力してくれると思うのだが、そういったプロモーションは如何だろうか。

【部会長】 必要性があると思うので、是非お願いしたい。

【委員】 今は各々提案を出している時期なので、委員会をこれからどうするかについて、少々（仮称）鎌倉ロードプライシングを脇に置いて話したい。この専門部会は来年度どうなるのか。

【事務局】 任期は二年なので、更新させて頂きたい。特に専門部会の委員の皆さんには再任して頂ければと考えている。議会でも「スーバを今後どうするのか」という質問も出ているので、この検討委員会の中である程度の提言をまとめて、議会に報告したい。ただ、（仮称）鎌倉ロードプライシングについてはまだまだ特別委員会において議論を交わさないといけない。非常にハードルが高い施策なので、それを色々理解して頂く。もし税でやるにしても条例を作らないといけないので、条例を作るにあたってはやはり市民の意見や議会の合意形成が必要になってくる。そこに行き着くまでのプロセスが重要なので、その辺りもこの検討委員会、特に専門部会委員の意見を頂きながら取り組んでいきたい。

【委員】 「4月以降もまだまだやるのがたくさんある」ということか。

【事務局】 その通りである。

【委員】 以前言ったが、戦国時代に荏柄天神社を修復するために北条氏が関銭を取った。先程からの話を聞いているとそれに近くなってきていると思う。ただ、大義名分が「市民の生活環境に支障をきたさない」や「訪問客をもてなすためにお金を使いたい」なら、そういった事情がさらに混み入ってくる。事務局には「そういう例もあったから検討してくれ」とまで言ったかもしれない。

【委員】 余談だが、先日私は京都に行って、あちこち歩いてみた。ここで取り上げられたポスターの標語もあちこちに貼ってある。タクシーに乗って運転手さんに「京都は観光客が数珠繋ぎになっていて大変だと思うが、どのような施策をしているのか」「ポスターを見掛けたが、それはどのくらい徹底していると思うか」と聞いてみた。何回かタクシーに乗り、その度に同じ質問をしてみた。そうすると、京都には「ノーマイカーデー」が制定されているそうである。一ヶ月に一日、毎月16日と決まっていて、「自分の車は使わない」ようにする日だが、「初めの頃は協力する人がたくさんいたが結局乱れてしまい、今は徹底しているとは思えない」と運転手さんは仰っていた。それから、例えば「四条等は非常に道路が広いが、あれは凄い」と言ったら、「あれは歩道を広げた」らしい。歩行者のために車道を狭め

て歩道を広げた。「あれは成功したと思う」と仰っていた。それと京都駅で現在大きく工事をやっており、「あれが出来上がるとずいぶん交通の流れが変わる」と仰っていた。続けて「歩く京都ということで皆さん歩いているのか」と聞いたら、「京都はお寺や名所が奈良のように離れ離れではなく近接しているから、『歩く京都』というキャッチコピーが似合う」と仰っていた。「私は鎌倉から来ていて、鎌倉のお寺もそれほどたくさんある訳ではないけども、そういった『歩く鎌倉』を考えている市民の一人である」と言ったら、「それは大いにやった方が良い。京都もそういった運動をしている人がたくさんいる」と賛同してくれた。

【部会長】 了解した。プロモーションについては、交通情報の発信が出来るのなら是非取り組んでいきたい。話が具体化したらその内容も少し議論する。

【委員】 「ロード」という言葉を使うかどうか、ネーミングも話し合うのか。

【部会長】 それはもう少し後に議論したい。

### 3. その他

【事務局】 次回の第 24 回専門部会は来年度の 5 月下旬以降の開催を予定している。詳細が決定次第、連絡させて頂く。

【部会長】 では、以上で専門部会を終了とする。

以 上