

日時 平成 26 年 3 月 26 日（水） 午後 5 時～午後 7 時

場所 鎌倉芸術館 会議室 1

議事

1. 確認事項

【事務局】6 点確認したい。まず 1 点目は情報公開について、鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則第 4 条では、「会議は、公開とする。」としている。従って、今回配付した資料は、全て情報公開の対象となる。

2 点目は傍聴についてである。今回の鎌倉市交通計画検討委員会の傍聴者を、広報やホームページにおいて募集したところ、3 名の申し込みがあった。よって、傍聴を認めたい。

3 点目は取材の申し込みについてである。先程述べたように「会議は、公開とする。ただし、委員長が公開することが適当でないと認めるときは、これを公開しないことができる。」と定めている。今回は会議の取材を受けたいと考えている。また、会議の撮影も求められているため、皆さんの了承が得られればお受けしたいと考えている。判断をお願いしたい。

4 点目はこの会議の議事録についてである。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。

5 点目は第 5 回鎌倉市交通計画検討委員会議事録(案)についてである。委員の皆さんに内容の確認をお願いし、修正の要望があった箇所は修正を行い、最終案は事前に送付している。修正が無ければ、この内容を持って確定したい。

6 点目は専門部会の傍聴についてである。鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則は専門部会も公開とされており、「委員長が公開することを適当でないと認めるときは、これを公開しないことができる。」としている。専門部会は様々な意見を交換しながら、検討委員会に諮る内容をまとめていくことから、検討中の未成熟の内容、決定していない内容が公開されることは誤解を招くと考えており、専門部会で協議して頂き、その結果、傍聴は認めないことにした。この件については、委員長の内諾を得ているところである。

【委員長】事務局から「資料は全て情報公開の対象」、「会議の公開」、「傍聴者への公開」、「議事録の公開」及び「第 5 回鎌倉市交通計画検討委員会議事録(案)の確定」について確認があった。会議の撮影については通常通り、冒頭の議論が始まるまでの間ということによいか。専門部会については、まだ議論の途中であるため傍聴を認めないということが進んでいるが、意見はあるか。

【委員一同】異議なし。

【委員長】会議の撮影を希望する報道関係者がいれば、撮影をして頂きたい。

【事務局】説明不足であったが、撮影は冒頭だけでないかもしれない。

【委員長】通常、撮影は冒頭しか行わないが、冒頭以外も撮りたいという要望があったのか。

【事務局】ビデオ撮影の報道関係者もいるので、冒頭だけではない可能性もある。

【報道関係者】会議の冒頭の発言されているところまでビデオで撮らせて頂きたい。

【委員長】撮られていると発言しづらいので、委員長等の挨拶は別として、その後は遠慮して頂くのが通常のルールである。

【●●委員】撮影は冒頭だけとして、以降はご遠慮頂きたい。

【委員長】私が話しているところは撮って頂き、議論に入ったら遠慮して頂くことにしたい。今回は年度末で最後の検討委員会である。これまでも様々な検討を頂き、専門部会でも議論して頂いた。来年度に行う交通実験の話、これから議論を深めていく自動車の流入抑制策の話が今日の議題になっているので、活発な議論をお願いしたい。

3. 議題

(1) 平成 25 年度社会実験の実施計画について

(事務局から資料の説明)

【委員長】まずは、専門部会の部会長から説明をお願いしたい。

【副委員長】簡単に何点か説明する。まずは資料の表紙の裏を見て頂きたい。今日の議論の位置付けをもう一度整理すると、第 5 回検討委員会でも市長から「ロードプライシングの検討をこの検討委員会で行って欲しい」と要請があり、そこで委員長から専門部会でロードプライシングの検討を行うよう要請を受けた。

第 10 回専門部会で、専門部会の検討の進め方について議論があった。今まではロードプライシング以外の方法について議論をしてきたが「突然ロードプライシングにシフトするのか」ということで少し議論した。結論としては「両方議論する」ということになった。今まで行ってきたものについても議論し、ロードプライシングについても市長からの要請であることから検討することとした。第 12 回専門部会では、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も議論を続けている。「交通規制で何かできるのではないか」という議論もして

いるが、今のところは報告できる内容に至っていないので、今日はロードプライシングの報告のみとさせて頂く。

そして名称だが、「おもてなしプライシング(仮称)」となっているが、今後この検討委員会で決めて頂きたい。できれば今日決めて頂きたいのは、「今後『ロードプライシング』という言葉を使わない」ということである。「ロードプライシング」というのは、1960年代のイギリスの経済学で生まれた言葉で、「お金を払った車は入る。払わない車は入らない」というシンプルな経済学的な考え方である。先ほどの説明にあったような、「お金を使っておもてなしをする」という概念が全くない言葉なので、少なくとも「ロードプライシング」以外の言葉で今後の議論をして頂きたいというのが、専門部会の考え方である。

また、承諾を頂きたいことがもう一つある。参考資料1のP.6を見て頂きたい。「収入と費用のバランス」について議論をした中で、「そもそも日本においてロードプライシングはできるのか」というものがあった。2つのポイントがあり、一つは「法律上できるかどうか」である。これについては議論が必要だが、条例を制定すれば実施できそうということである。もう一つは、「システムが安価な費用でできるかどうか」である。「超概算の収入と支出を算出する必要があるのではないか」ということで、このP.6の記述になっている。右上に「ロードプライシング“超概算”」とあるが、本当にこれは超概算なので、報道関係の皆さんは数字が一人歩きしないようにお願いしたい。鎌倉に入ってくる車は大体3万台と分かっているので、仮に半分の車がお金を払って入ってくるとした場合の概算である。課金額も仮に1,000円としたらどうなるかということで、ケース1~4となっている。例えばケース1というのは、年間30日の間に1,000円取り続けたら、1.6万台の車が入ってくることになるので、掛け算をすると4.8億円ぐらいの収入になるということである。ケース4では土・日・祝日でやると、やはり単純な掛け算であるが、117日で19億円ぐらいの収入となる。そのぐらいのオーダーのものだと認識している。

一方、専門部会で議論が止まったのが経費の算定である。今日説明したようなシステムで一体いくら掛かるのかは、全く検討がつかないというのが正直なところである。「大体いくらぐらい掛かるものなのか」というのを、なるべく早くメーカーにヒアリングを行い、概算額のオーダーを見極めたい。今日の資料P.3のスケジュール案に「メーカーヒアリング」という箇所がある。平成26年度にメーカーヒアリングで専門部会の考えを提案し、オーダーを掴みたいと考えている。

【委員長】 副委員長から、二点議論して頂きたいということであった。少し議論をしてから、最後にその辺りの議論に戻して決めていきたいと思うので、まずは自由にご意見を頂ければと思う。

【●●委員】 この「おもてなしプライシング(仮称)」という言葉は、この検討委員会で使うこ

とに私は専門部会で強く抗議した。今までの説明を聞いていると、プランナー本位のネーミングをこの段階で使うのは、客観的な良し悪しの判断に影響があると思う。社会にロードプライシングを適用させるという話が出た時に、一体何が「おもてなし」なのか違和感を覚える人が出てくると思うので、こういう言葉を入れない方が良い。「ロードプライシング」というものの本質を鎌倉に適用するかどうかという中で、プラス面の「おもてなし」をつけているが、「お金を取ることで鎌倉に入ってくる車を減らせるのか」という話がやはり本質である。今までの説明で「おもてなしプライシング(仮称)」の言葉が皆さんの頭に入ってしまったと思う。名称は「鎌倉型プライシング」でも何でも良い。

【●●委員】元々は鎌倉の交通渋滞を解消するのが目的であって、鎌倉に来る人をおもてなしするのは第一義ではない。まして資料に「鉢の木」というのが出ていて驚いた。我々市民から見れば、別に領地がもらえる訳でもなく、何のメリットもないものにとって、商工業者ならいざ知らず、「鉢の木」を持ち出されたのが専門部会の結論のように書かれていたので驚いている。●●委員と趣旨同感で、交通渋滞の解消に特化して「ロードプライシング」で良いのではないか。名称は「鎌倉プライシング」でも何でも良いが遠慮することはない。そうしないと変なところに進んでしまうのではないか。

【委員長】他の委員の皆さんからも意見を頂きたい。今の点だけではなく、幅広く意見を頂きたい。

【●●委員】車の流入を抑え、その分の人がそのまま来ると仮定した場合には、専門部会での意見の通り、公共交通機関が負担することになる。鎌倉駅のプラットホームはそこまで広くなるのか、江ノ電の車両が増えるのかなど、それだけの受け皿が公共交通機関にあるのか。それがあ前提でないと、このロードプライシングは成立しないと思うが、これらは、どの程度専門部会で議論されているのか。

【副委員長】それについては本資料にも記載があるが、今後、交通事業者との協議事項である。鉄道の他にバスもあるので、道路渋滞が緩和した中で、バスは今までと違う使い方ができるようになる、という議論はあった。

さらに、今回提案した、ロードプライシングではない大きなポイントの一つが、例えば「次に公共交通で来て頂いた時に、おもてなしやサービスがある」ということである。休日のピークは道路だけでなく、公共交通も非常に混雑するので、平日の空いている時間に来て頂けるように、地域通貨の出し方等で工夫ができるのではないかとということである。極端なことを言えば、「オフシーズンの平日の雨の日に来て頂けたら全額をお返しする」ということもできる。どういうやり方をするかはこれから議論するが、「ピークとオフピークがあるという状況も、このやり方であれば平準化が可能ではないか」という議論があった。

【委員長】公共交通の容量については、まだ今回の段階ではチェックできていないということである。他にはいかがか。

【●●委員】メーカーへのヒアリングを実施した方が良いということは当然だと思う。もし鎌倉で実施するとなれば、日本では初めての試みになる。資料にも提示されている通り、外国ではスウェーデンとロンドンとシンガポールがロードプライシングを実施している。ロンドンの市長が約3~4年掛けて選挙の公約として実施して、それが成功して再選された。現在ロンドンでは、平日に行っているのだから鎌倉とは少し条件が違うかもしれないし、詳細は分からないが、道路交通法を新たに制定して、そこから3~4年を掛けて市民の意見と業界の意見、警察等関係者との協議で決定して実施に至ったということである。ロンドン交通局の話によると、40%ぐらい混雑緩和の効果があったとされている。消防や病院関係の車両は除かれています。公共交通も課金は別料金である。その地域の住民は90%オフだと聞いた。地域内に入ってくる人たちも軽減したのだが、大体1日1,000円前後ということなので、払いたくない人は迂回して通る。もしくは別の日に別の条件のところで用事を済ませる。また、混雑は減ってきたが「入るために一度お金を1,000円払ったにもかかわらず、駐車場が見つからない」という人もおり、次の課題になっているという。鎌倉の場合も、課金で一度お金を取るなら、地域内の対策を十分に取っておかなければならない。駐車場の問題や、鉄道の容量の問題もあると思うが、ロンドンの例を見ると、唯一の公共交通機関である地下鉄を拡張し、新しく車両を導入するなどして乗客を呼び込んでいる。鎌倉でも複数案を考えて、市長が言われるロードプライシングを実施した方が良い。

【委員長】他の委員の皆さんはいかがか。いずれにしても、まだ今日の段階で「やる、やらない」の話ではないので、専門部会で先程のようなデータをもう一度整理し、関係する全員の合意形成ができないのかを考えていくことが非常に大事だと思っている。

【●●委員】タクシーも立派な公共交通である。専門部会でも提案があったが、観光のための乗り合いをタクシー業界に検討して頂けたら良いと期待している。

【委員長】公共交通を含めて、地区内のサービスを上げないといけないだろうという意見であった。商売をされている方もおられるので、商工関係者のご意見も伺いたい。

【●●委員】鎌倉の交通渋滞は「根本的に渋滞を招いているのは観光客の流入車両が主体で、迷惑を被っているのは市民だ」という単純な構図ではないと思う。様々な理由の流入車両が、特異日という限られた日の限られた時間に鎌倉を目指して来るので、非常に大きな渋滞が発生しているというのが、検討委員会のスタートであったと思う。365日24時間、常時渋滞がある町ではないので、その極端な部分をどう解消していくかが大きな課題である。それに新

たな鎌倉らしいプライシングが適当かどうかというのは、やはり考える必要がある。副委員長も言われていたが、他の方法と併用しながら論議を進めていくべきである。私は小売業をやっているが、3月期の売り上げを確認したところ、土日に車で来店くださる方の売り上げは半分以上であった。それがゼロになるとは考えづらいが、実際にそういう業種のお店も市内には多々ある。駐車場経営者は勿論だが、小売店舗の中で、車で土日に来店される比率の高い業種、そこに売上の比重が大きく掛かっている業種は、実際にどの程度かは分からないが、かなりの割合であると思う。

【●●委員】私も市民であるが、車を抑えるというのは市民の立場からすると非常に大切なことと思う。一方、商業者としての立場で考えると、鎌倉は渋滞が全国的にも有名になっているので、宿泊者も渋滞を承知して来られる利用客も多い。その理由としては、資料にもあるようにお子様連れや高齢の方など、どうしても公共交通機関の利用では不自由な方もいらっしゃるのでは、それらのお客様が減ってしまうのではという懸念も正直なところある。宿泊施設としては、来て頂くのにロードプライシングのお金を払って頂くというのは少し心苦しいので、その分を宿泊代から引くなど考える場合もあり得る。

【委員長】商店街連合会の方はいかがか。

【●●委員】先ほど副委員長が言われた通り、問題点は専門部会で言っている。私も随分と疑問点を投げかけた。「早いうちに白黒つけた方が良いのではないか」ということで考えると、「早く黒くした方が良いのではないか」という極端な気持ちを私は持っている。問題点として一つは、現在のパーク&ライドは、7月と8月が利用できないことである。そして9箇所あるゲートで課金することによってそこが渋滞することも考えられる。その他に、資料 P.9にあるロードプライシングをした人の地域での買い物等に関しては、費用の一部を還元することは非常に問題があると思う。「車を使っている鎌倉市民にも課金をすることになる」ことで、それから当然鎌倉地域外から入ってくる人に対しても課金される。商店街連合会には約2,000店舗加盟されているが、鎌倉地域に入って来てお金を払った人は、店に行けば何か優遇を受けられると思って入ってくる。その約2,000店舗の内、鎌倉地域という限られた地域であるとしても、店が全部協力してくれなければ、「プライシングしているのに何で優遇が受けられないのか」という問題が起こってくる。ロードプライシングは、案としてはすごく良いと思うし実施できれば良いと思うが、問題が多過ぎるので、私は早い段階で結論を出すべきだと思っている。副委員長にも、これは非常に難しいということを専門部会の度に発言している。

【委員長】皆さん色々と心配があるのは当たり前である。色々と考えていることを言って頂いて、解決する道があるかないかを少しずつ詰めていくことが大切だと思う。観光協会の方は

いかがか。

【●●委員】私も先ほどの●●委員と同じで、ロードプライシングだけに特化するのではなくて、他の施策も考えていくべきだという意見である。それと、●●委員からお話のあった公共交通機関のインフラの問題である。駅のホームや江ノ電の車両が増やせないかどうか。その問題についても現状できるかどうか。連休や正月には観光協会にも、「江ノ電に乗れなくて1~2時間待った」という話があった。実際に江ノ島電鉄の方にも住民の方から「観光客が多すぎて、鎌倉駅で自分の家に帰るのに2時間掛かった」という苦情が来たという話がある。その辺を考えると、やみくもにロードプライシングで車を抑制して良いのかということも、以前から少し頭にある。他の施策とも絡めて、少し慎重に検討頂ければと思う。

【委員長】自治会の方はいかがか。

【●●委員】私どもの地域は「静かな住宅地で老後を静かに暮らそう」という方がほとんどなので、ロードプライシングで流入車両を抑制するという事は、賛成される方が非常に多いと思う。我々居住者と神社仏閣の門前で品物を売って生計を立てている方々とは立場が全然違う訳で、この問題は市民の合意形成が非常に難しい。市長の要請によりロードプライシングの検討が始まった訳だが、鎌倉市民の合意形成をいかに図っていくかが大事ではないかと私は思っている。

【●●委員】トータルとして交通量がどのぐらい多いと渋滞が起きるのかという基本的なところがあると思うので、その数を減らすのに色々な方法がある。基本的には自由に車が入り可能な形態をとるべきだと思っている。その場合に、バイパスやバス路線をトータルに検討して、逗子方面に流れる方やJRへ転換する方等も総合的に検討した方が良い。狭い範囲でこのような検討を行って、本当にメリットがあるのかという感じがしている。

【●●委員】私は山崎に住んでおり、バス利用の場合は北鎌倉駅を通過して八幡宮方面に出る江ノ電のバスを使っている。この道は全く逃げ道がなく、一度入るとそこを通るしかない。バスを待っている人も「バスは遅れてくるもの」というのが頭にあって、それほど文句は言わず、じっと立って待っている。私もその一人だが、もうどうしようもなければ北鎌倉や八幡宮の方に歩いて行く。観光客も道路からはみ出している。道路も狭く鎌倉は元々路地が多い構造で、山をくりぬいてトンネルを造るか、頭上にケーブルを通すかしかないような、山と海とに挟まれている住宅地域である。市長が「ロードプライシングを検討してほしい」と要請されたその席にいたが、思いつきでおっしゃっているとは思えない。市長がそうおっしゃっているなら、それに従うという考えで参加している。

【委員長】色々意見があって、合意形成が大変大事だと言う意見の通りだと思って伺ってい

た。ただ、ここまでに至る過程をもう一度考えてみると、非常に道路が混んでいて、皆さんの日常生活にも支障を来している。例えば緊急車両の危険性も感じられるという状況を何とかしなければいけないということは恐らく意識されていると思う。それが特異日である土日によく表れており、これはどのような状況であるかという議論になる。「そもそも道路が少ないからバイパスを造った方が良い」という話もあったが、バイパスは鎌倉地域を通過する車には有効だが、そのような車にはあまり来て欲しくないと考えていることは皆同じだと思う。土日の来訪者数に増減があるのは、必ずしもそういう方だけではない。「全体を減らすしかないのではないか」という考え方もあると思うし、「それは困る。ここの数をなるべく維持するか増やす方向ができれば一番良い。それが無理なく入って来られれば良い」という考え方もある。これまで20の施策をやってきた中で、「車よりは公共交通で来て頂いた方が良い」というのは皆さん思いつつも、「公共交通が大変ではないか」という指摘も今あって、後どのぐらい受け止められるのかについては、専門部会でも議論されているので、それは引き続き検討して頂きたい。渋滞は商売される方には必ずしもプラスではない。「鎌倉は混んでいて行けない」と言われることに等しく、しかも東京オリンピックの時に外国人が来て、「鎌倉観光は無理じゃないか。魅力なんてない」と世界にばら撒かれてしまうと、それこそ何をやっているのか分からなくなってしまう。そういう意味では、特異日だけということもあるが、今の渋滞を何とかすることについて、知恵を出さなくてはならない。その分の交通を平日等どこかに転換できれば一番良い。本当に危険になれば、正月にやっているような交通規制をすることについては一応定着しており、皆さんも「仕方がない」と思っている。そういうものも一方にありながら、なるべく選択的に行うことができ、皆がうまく納まれば一番良い。その道を今一生懸命探している。そのためには先程言った公共交通の受け皿や、地区内でどうやって動いているのか、その交通は必ず駐車場が必要ではないか、駐車場に停まっている車をコントロールする手もあるのではないかなどの発言もあったが、そういった組み合わせを幾つか考える必要がある。

副委員長から、名前をどうしようかという話があった。「ロードプライシング」というのは英語であるし、私も少し分かりにくいと思っている。今のところ「おもてなしプライシング」というのも反対意見がある訳だから、その言葉を使うのもいかなものか。とりあえずはプライシングするかどうか分からないので、「自動車抑制策の検討」というような感じで進んでいくと良いと思う。もっと簡単な名前で「鎌倉方式」などでも良い。

【●●委員】このロードプライシングというのは、交通渋滞の解消のための施策の一つである。それを今日これだけ取り上げて議論しているようでは、施策の実施がいつになるのか分からない。

【委員長】20の施策を順番に議論して、最後にこれが残ってしまったのでここで議論している

訳だが、今のような意見はもつともである。色々な施策を組み合わせるとことも念頭に置きつつ、今の問題は何かしなければいけないということについては、皆さん同じ思いだと思う。専門部会でも、「この部分はなるべく抑制しよう」や「この部分はこちらに転換してもらおう」など、少しずつ対象となる方たちが分かるような方策を考えて頂く議論を行い、データを収集して頂けないか。

それとメーカーヒアリングをしたいという話であるが、平成8年の計画とどこが違うのかというと、交通渋滞は相変わらず生じているが、ICTの技術が随分変わっている。ETCのようなものは当時にはなく、あの頃の議論は「ゲートを造って人を置いて」というものであったので、現在とは全く違っている。今の技術で何ができそうかということについては、頭の中に入れた方がよい。それは費用にも関わってくるので、2つ目の要望のヒアリングは、是非やって頂いた方がよいと思う。早く結論を出した方がよいという意見もあったが、結論を早く出すためにも、何ができているのかということを確認し、施策に対して合意形成を図っていくステップが必要である。少し大変だがヒアリングをして頂き、データを整理し、皆さん共通の「この辺は減らした方がよい」や「公共交通の容量」についても、議論して頂けないか。

【副委員長】 交通規制等の「課金をしない方法」については、専門部会でも引き続き議論を続けたい。名称についても一度確認だが、課金をして貯まった分を公共交通や歩行環境の整備や払ってくれた方に何割か戻して鎌倉で使って頂くというアイデア自体は「〇〇プライシング」である。そのため、ここは「〇〇プライシング、〇〇課金」という施策の検討であるというのは間違いない。本当にやるかどうかの白黒はいつかつけるのだが、名前については「〇〇プライシング、〇〇課金」というのは外せないのではないか。

【委員長】 取り敢えず仮称ですぐに決めるものではないので、先ほど言った「(仮称) 鎌倉プライシング」としておく。「プライシング」という概念を含んだものを議論しているということを知るようにした上で、先程の交通抑制策は全体としてやるということも加味する。合意形成するためにも、少なくとも本検討委員会で「ここは頑張ろう、ここはこちらで固めよう」という気にならないと、市民には説明できない。専門部会では数字も含め、特にICTについて議論した方がよいと思うので、「ヒアリングをする」ということについて提案をさせて頂きたいと思う。

【●●委員】 メーカーヒアリングはどのようなメーカーに、どういうことをヒアリングするのか。

【副委員長】 例えばICTの関係の方や、電気情報・電子システムのメーカーや、高速道路の課金など、世間一般の課金システムを運用しているメーカーに、今回議論しているアイデアを示し、「実施するとなればこのようなシステムではないか」ということを提案頂けることを期

待している。

【●●委員】要は道路にゲートを造って、そこでチェックするということか。

【副委員長】先程もあったが、「ゲートを造って止まって払って」ということをすると、そこで渋滞してしまう。ただ、今の技術を使えば止まることなく課金ができるように多分なっている。そういった仕組みをこの9箇所で行う。それを導入したらいくら掛かるのかという、非常に単純な確認をまず行いたいと思っている。

【委員長】ロンドンの例が出たが、ロンドンも別にゲートがある訳ではない。入ったら自動的にカメラで認識されて課金されている。今までのような大げさなものではないというのが、最近の技術の可能性かと思う。それがどのぐらいコストが掛かるものなのか。ものすごくお金が掛かるのでは実現が厳しいということもあるので、我々が議論しているものを、ICT技術を使ってやるとしたらこんなものが考えられるというのは、何社か聞いておいた方が良くと思う。

【●●委員】平成8年と平成25年とでは、車の量が増えているのか減っているのか。人口も減っているし車も減っているのか。また、ETCのような形式であると、住民が二重取りされるような、行って帰ってくるシステムになってしまうのではないか。車の使い方というものもだいぶ違うと思うし、またゲートが9個あった場合に通り抜ける場合もあるし、また戻って来て他のゲートを通ることもあると思う。それを今の技術でどのぐらいカバーできるのか。それからこのプランがなるべく長く有益であり続けるために、どういうことが今の技術でできるのかということも、是非ヒアリングして頂きたいと思う。

【委員長】こちら側がどのようなことを行いたいのかをしっかりと伝えないと、相手側もうまく答えられないのは当たり前のことなので、やり取りをして頂いた方が良くかもしれない。全ての議論を聞いている訳ではないので、「一般的にやったらこんな感じである」という話はするだろうが、色々な懸念についてどうしたら良いのかと聞いて頂ければ、「こういう可能性がある。これは少し難しい」ということは逆に聞かれるのではないかと思う。

【●●委員】もう一つ、専門部会でロードプライシング以外ではどんなことが案として出ているのか。少しでもお聞かせ頂ければ参考になる。

【副委員長】これまで出てきたのは、一つは「交通規制」である。正月三が日のような大規模なものもあるし、もっとピンポイントの規制で良いコントロールができるのではないかという期待を込めた発言もあった。ただ、具体的にどうするのかというところまでは正直出していない。または、「カーシェアリングで何とかできないか」という提案もあった。しかし、少し

性質の違う施策ではないかということで、要検討としている。

【●●委員】今日の議論を聞いて、相当厳しい流入規制をするというのはあると思う。専門部会で提案して、今日あまり出なかったのは、藤沢や逗子といった鎌倉の郊外部の駐車場に協力要請をして、「パーク&ライドに当たるものを民間駐車場や外部の駐車場でしやすくするような工夫をする」とこと、「厳しい流入規制をする」ことを結びつけると、まだ施策の手はあるような気がする。例えば、横浜方面から小袋谷のところで鎌倉街道に入って来て、八幡宮の方にみんな行くから混むのだが、それを禁止にしまって、「外に行くと駐車場があって、そこからシャトルバスが出る」など、工夫の余地はある。

【委員長】「課金でコントロールする」という制度と「法規制でコントロールする」という制度があって、「法規制をする場合にもそれを補う方法があるのではないか」というのが、今の発言だと思う。道路交通法で交通規制をするというの、どのようにやるのかということで議論になるだろうということであると思う。皆さんがどの程度まで、「普通の日と違って特異日は交通規制をするべきだ」と思っているのかということにも関わってくるのだが、同時に警察の協力が必要なので、その分の費用も当然掛かる。その費用を誰が負担するのかという課題も出てくる。

【●●委員】土日は、右左折の交通規制で済む場合もあり得る。

【委員長】交通規制をうまく変えるということもあると思う。

【●●委員】ロードプライシングは画期的な案だと思うので、それと同じぐらい画期的に、例えば山のハイキングコースの道を少し広げて、新しい鎌倉市内のバイパス道路を造ったり、滑川の上を人が歩けるようにしたりするなどはどうか。そもそも鎌倉の町の中で人がこれだけ住んでいて、これだけの人が入ってくる中で、交通渋滞を解消するというのは、大変なビッグプロジェクトだと思うのだが、専門部会ではそこまでのことはやはり無理だとお考えなのか。

【副委員長】まだ「ロードプライシング以外についても検討する」という段階で、結論は出してない。

【委員長】「どういう車が増えているのか」というところがはっきりしないと、さっき言ったバイパスを1本造ったところで通過の車は行くだろうが、鎌倉に行きたい方はみんな入ってくる。特異日についてはあまり効かないかもしれない。そういうことはもう少しデータを見ながら議論しなければいけないということだと思う。そして交通規制も、もう少し具体的に考えてみたらどうかという提案だと思う。

色々な案を模索しつつ、少なくとも2020年の東京オリンピックまでにはこの状態を解決しなければまずいと私は思っているの、ぜひ知恵を頂ければと思う。プライシングをやるためにも、ICTがどこまで進んでいるのかということについてのヒアリングは専門部会でやって頂くことにして、少し案を考えて頂きたい。

名称についてはプライシングを含めた施策を「鎌倉プライシング」と呼ぶことにしたい。取り敢えずは仮称であるので、これが残るのかどうかは分からない。

次に、事務局からバスの社会実験の内容について、説明をお願いしたい。

(事務局から資料の説明)

【●●委員】今回、社会実験の運行をさせて頂くということで、若干の補足をさせて頂く。この社会実験の運行計画については、2月3日付で関東運輸局長宛に申請をして、審査をして頂いているところである。運行時間については事務局の説明の通りだが、私どもの認識としては一周に50分程度掛かると思っている。運賃であるが、現在申請中であるものの、ほぼ現状の鎌倉駅からハイランドを循環して鎌倉駅まで戻る路線と性格が似ているところから、当該路線と運賃の整合性を取るという考え方にしている。具体的に、各停留所から鎌倉駅までの運賃の考え方は「それぞれの停留所からハイランドの中までの運賃」と「鎌倉駅までの戻りの運賃」を比較して、いずれか高い方で頭打ちをさせて頂くという考え方にしている。4月1日から消費税が上がって運賃が上がるが、現状のところは「浄明寺、ハイランド地区に関しては帰りの鎌倉駅までの運賃で乗れる」という形で、現在は考えている。

【委員長】何か質問はあるか。これはだいたい議論しているの、とにかくやってみて、どういう結果になるのか確認してみたいと思う。

予定されている時間は後5分ほどしか残っていないが、●●委員から発言を頂いていないので、お願いしたい。

【●●委員】色々と議論を尽くされたと思うが、交通政策をやる上で重要なのは、「どの政策をやるにしてもコストが掛かる」ということで、「その財政を誰が担うのか」ということだと思う。20の施策を色々議論して来られた中で、恐らくロードプライシング以外の19の施策は、収入なしで支出だけが出る。交通規制をやるにしても、3日ぐらいで数千万円ぐらい掛かるようなオーダーだと思う。そして、鎌倉市は地方交付税交付団体になっている。要するに借金を抱えている訳である。そういう赤字を抱えている中で、更に赤字を抱えて交通政策をやって交通渋滞の緩和を図りたいのか、それともどこかからの財政収入の見込みを当てにして交通政策をやりたいのか、そのどちらかだと思う。ロードプライシングに限らず、他のプライシングをやる場合でも、財政収入を見込めるやり方があると思うのだが、収入の見込みな

しで他の交通政策について議論するのは、「我々の子どもや孫の世代に更に借金を残してでも混雑を緩和したい」としか聞こえてこない。「財政収入をどこから得るか」ということとセットで議論して頂きたいというのが私の意見である。今日は色々と意見が紛糾したのかもしれないが、「誰からお金を取るのか」という議論はあるにせよ、比較的将来に向けて見込みのある施策の一つとしては、ロードプライシングというのは非常に有効な施策ではないかと考えている。もう少しこの点も含めて深く議論させて頂ければと思う。勿論細かい点について議論はあると思うが、オリンピックということもあり、どのぐらいのスパンを見据えて、鎌倉が財政を健全化させつつ、かつ混雑を緩和していくか。少し大局的な視点が理想ではないか。

【委員長】先程あった他の方法も、当然費用が掛かるということを念頭に置いてやらなければならないということである。プライシングだけがお金が掛かる訳ではなくて、他の方法も当然掛かるので、その点もきちんと比較しなければならない。

【●●委員】いずれもオーダーが数千万円から数千億円ぐらいまで幅があるので、それをどうするかが課題である。

【委員長】他にまだ発言頂いてない方から、何かあればお願いしたい。

【●●委員】「ソロプチミスト」というボランティア団体の会員として出席させて頂いているが、仕事としては●●委員と同じく、海岸線でホテルの仕事をさせて頂いている。費用が発生した場合にどのように対応していくかということが、取り敢えず私が考えなくてはいけない問題かなと思っている。

【委員長】更に何か発言はあるか。

【●●委員】以前、何回か申したが、「歩いて来よう鎌倉」というものはどうか。消極的ではあるものの、交通手段を考えて、電車に乗ってバスに乗って、そして鎌倉を歩くということを考えて、そういうポスターや宣伝をやってみてはいかがか。

【委員長】意識の方から何か変えられないかということである。

【●●委員】「歩く鎌倉」というのも、観光政策の中で推進している施策の一つである。

【委員長】この検討委員会で何も決めずに全て副委員長に振るようで大変申し訳ないのだが、「(仮称)鎌倉プライシング」を具体的にやるとしたらどういう方法になるのかということをもう一段詰めて頂きたい。それから今日はかなり提案が出たので、どういう車に対してどういう対策を取れば一番良いのかという議論をして、落としどころを探していきたい。今年度でこの委員会が終わる訳ではないので、重ねて議論して頂きたいと思う。

私自身も正直言って鎌倉は大変だと思う。ただ、世界から人が来る時にこの状態は避けたい

と思う。この状態だと本当に「世界から見に来るべきところだ」と言われなくなってしまうのではないかという気持ちを持っているので、是非良い知恵を出して頂きたい。
特になければその他について事務局から願います。

【事務局】 2点ある。まず1点目は先日、専門部会長宛に循環バスの社会実験について意見書が提出された。それに対して専門部会で協議を行い、回答案を作成した。事前に送付させて頂いており、本日は時間の関係上、詳しい内容説明は省略させて頂いた。皆様に意見を頂き、回答案を確定したいと思っている。よろしく願います。なお、鎌倉市議会に同様の内容の陳情が提出された。市議会の2月定例会において不採択となっているので、報告させて頂く。2点目であるが、鎌倉市交通計画検討委員会条例施行規則では、「委員の過半数が出席しなければ開くことができない」とされている。また、代理出席は委員数に含まれていないため、今までには会議の開催が危ぶまれる状況もあった。そのため、代理出席も委員数に含めるように施行規則の改正手続きを行なっているもので、それについて報告させて頂く。また、現在交通計画検討委員に委嘱させて頂いている皆様の委嘱期間が、平成26年5月10日までとなっている。現在も様々な課題に向けて協議しているので、今後も引き続いて委員として協力をお願いしたいと事務局では考えている。改めて確認の通知をさせて頂くので、よろしく検討をお願いしたい。

【委員長】 事務局から説明頂いた2点に関して何か質問、意見があるか。なければ、来年度も引き受け頂くことになるかと思うので、是非協力して頂きたいと思う。

【事務局】 2年間色々と議論して頂いて感謝申し上げます。冒頭にも本来ならば市長が挨拶させて頂きたいところであるが、所用があつて本日は挨拶ができず、大変申し訳ない。また、ロードプライシングについても、是非委員の皆さんの意見を頂きながら取り組んでいきたいと思っているので、今後ともよろしく願いたい。

以上