

日時 平成 26 年 8 月 11 日（月） 午後 2 時～午後 4 時

場所 鎌倉芸術館 集会室

議事

1. 確認事項

【事務局】4 点確認したい。まず 1 点目は情報公開についてである。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、今回配付した資料の全てが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を広報やホームページにおいて募集したところ、5 名の申し込みがあった。よって、傍聴を認めたいと考えている。

3 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議事録を作成次第、委員の皆さんに確認の上で公開するが、発言者の氏名は非公開とする。

4 点目は第 6 回の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、この内容をもって確定したい。

【委員長】事務局から「資料は全て情報公開の対象」、「傍聴者の公開」、「議事録の公開」、「第 6 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が、意見はあるか。

【委員一同】異議なし。

2. 議題

(1) 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）

【委員長】専門部会の部会長から補足説明をお願いしたい。

【副委員長】この新規循環バスの計画は、検討委員会の委員の方のアイデアから生まれた計画であり、非常に意味のあることだと思う。しかし、幸か不幸かこの連休は非常に道路が空いていて、当初は「渋滞の中で効果を発揮する」というアイデアのバスだったのだが、その点

は残念ながら、効果の検証には至らなかったように思う。鎌倉駅で乗って浄明寺で降りるといふ、普通のバス路線の乗り方をされている方が非常に多く、バスを増便したような形になった。課題も見えたので、本格実施に向けて進めるためには、更に議論をしなければならないし、社会実験も繰り返す必要がある。

【委員長】 それでは社会実験について何か意見があれば伺いたい。

【●●委員】 今回はゴールデンウィークの3日間の輸送だったので、車両や乗務員についても、社内でやりくりをしながら確保して3日間の運行ができた訳だが、既存路線バスの運行を確保しながら、特異日の50日から100数日で新規循環バスを運行するとすると、既存の車両や乗務員のやりくりが難しくなってくる。それと久木踏切の通過という大きな課題がある。今回の輸送需要を見ていくと、社会実験の趣旨としての、いわゆる浄明寺地区から鎌倉駅までの輸送は、お客様1,500人のうちの3分の2程度であったが、社会実験の運行コストに見合うかと言われると非常に厳しい部分がある。特に今申し上げたような定期運行になると、その費用が大分掛かってくると考えている。そのために特異日に関しては既存路線の運行形態を変更しながら運行コストを抑えていくという方法もあると思うが、そうすると特異日と通常日でバスの運行が全然違う形になり、利用者は非常に分かりにくい。何よりも現状では、久木踏切を通過するための車両の大きさの制約から、「通常の時間にその車両を使うことによって、途中の停留所で乗り切れない」ということも恒常的に発生する可能性もある。今後、JRや逗子市との協力の中で、踏切あるいは県道の交差点付近の改修ということが進めば、特異日に限ることなく、あのエリアに対する輸送形態を変更して、平常時も含めてより定時性のある輸送ルートを確認することができる可能性についても検討していきたい。

【委員長】 1,700人ぐらいの利用者がいるということで、200円として計算すると34万円程度の収入になる。ちなみに社会実験の費用としては、いくら掛かっているのか。

【事務局】 社会実験としては約444万円掛かっている。

【●●委員】 ●●委員に伺いたいのだが、最後の「輸送形態を変更して」という考えは、今は往復で同じところを運行しているが、それを循環に変えてしまうという考えか。

【●●委員】 例えば、現状のルートでハイランドに行くルートは確保していかなければいけない。一方、今回社会実験を行った中で、特に緑ヶ丘から大町周辺のお客様から「ベッドタウンを通っているのに停まらないのか」という話もあった。あちらの方のバスも1時間に2、3本走っているような状況なので、例えばハイランド先回りの循環バスと大町先回りの循環バスの2路線に再編成することになれば、実際に新しく走る部分は緑ヶ丘からハイランドの間だけなのでコスト的にも大分抑えられる。恒常的にこちら側にも周るということになれば、

周辺にお住まいの方の利便性が向上する。特異日でなくても、あの付近はかなり混んでいるので、経過を見ながら考えている。これはまだ私見で、会社としての考えではないので注意して頂きたい。

【●●委員】 そのことについては緑ヶ丘の住民でないと分からないと思うが、今は大町の方から来ているのか。この急行区間という線が入ったところから下も一緒に考える可能性があるのか。

【●●委員】 一緒に考えることも可能だと思う。

【●●委員】 この実験のバスに乗せて頂いたが、5月3日～5日が非常に空いてしまっていて、もう少し所要時間に差が出ると思ったが、私が乗ったバスで20分ぐらいの差しかなかった。5月3日～5日が混まなかったことについて、どのような分析をされているのかをお聞きしたい。それから、実験としては非常に良かったと思うので、その点は進めて頂きたい。

【委員長】 5月3日～5日は、何故混雑していなかったのか。何かコメントがあればお願いしたい。

【事務局】 色々な原因があるのかと思うが、その内の一つはガソリンの高騰だと思う。もう一つは、鎌倉地域の休日の混雑を解消するための社会実験として、マスコミや、新聞報道等で取り上げて頂いて、なおかつ当日のFM等で「県道金沢鎌倉線で社会実験を行っている」というPRをして頂いた。その関係で私も地元の方々と話をしたが、「30年住んでいて、こんなに空いている日は初めてだ。」という方が非常に多かった。本当に特別な3日間だったと考えている。

【副委員長】 JRの方に伺ったところ、3日間のうち1日が「駅の乗降客数が過去最大に多かった」ということなので、人は非常に多かったと思う。それにも関わらず車が少ないというのは、一つはロードプライシングの議論がマスコミ等でかなり知れ渡っていて、その時に必ず渋滞の様子が映るので、それを見た人は「渋滞を回避しよう」という行動を取ったのだと思う。

【委員長】 確かに全国に映像を流して頂いたので、混んでいることを認識された方が多かったのだと思う。

【●●委員】 そういう情報をユーザーへ伝達することで、ある程度の渋滞が抑制できるという見方もできると思う。

【委員長】 混んでいる状況が事前にはっきりと分かれば、それを避ける行動に出ると思う。

【●●委員】私も社会実験でスーバに乗ってみた。事業者の方がこの社会実験をやることに対しては、専門部会で何回も検討されたと思うのだが、事業者としてはこれを活用して営業の方に持っていくのは課題が多過ぎると考えているのか。それと休日に普通の路線で「午前 1 回午後 1 回」程度の増発を考えるのは可能かどうか。

【●●委員】社会実験の結果に関してだが、今回は社会実験ということで 3 日間限りの実施であった。特に警察の方から、踏切の通過と信号のない交差点で、誘導員の配置を条件に運行を認めて頂いた経緯がある。バス事業者として、お客様の安全、それから交通事故を起こさないことを考えると、現状のままで踏切を何もせず、あるいは誘導員を置いても、基本的には非常に不安のある経路なので、この解消がどうしても必要だと考えている。それから増発については、ご存知の通り、ゴールデンウィークその他お客様の多い時期には、可能な限りバスを工夫して運行を確保している状況である。この 3 連休についても、奇跡的に金沢鎌倉線方面というのはある程度流れていた部分はあるが、一方で大仏方面や江ノ島方面については最大で 3 時間遅れという便も出ていた。本来であれば 1 時間後の便に入れるところが 3 時間経っても帰ってこないで、その間に出るバスに代わりの車をやむを得ず使用している状況である。当日についてはこの新規循環バスの車 5 台に加えて、他の営業所から更に 5、6 台の車を借り入れて、かろうじて出発便数だけは確保できている状況なので、増発できれば一番良いと思うが、それ以前の段階で「バスの本数を時刻表通り出す」ということになり苦労している状況である。

【●●委員】2 点お尋ねしたい。まず 1 点は P.7 の PTPS に関心があるのだが、鎌倉駅から出て鎌倉駅まで 1 周するのに信号機を何箇所通過するのか。それからもう 1 点は、緊急車両の通過について、この県道金沢鎌倉線は緊急車両の時にかろうじて 3 車線を確保できるのか。要するに緊急車両が通過できる幅員があるのかどうか。

【委員長】質問の信号機の数事務局で分かるか。

【事務局】信号機の数について、この場で正確な数字は分からない。後ほど調べさせて頂く。それから PTPS についても色々考えなくてはいけないと思っているところだが、2 分間くらいの効果があったので、これについてもまた警察と協議して本格実施を検討していきたいと思う。緊急車両についてだが、消防に確認したところ、県道金沢鎌倉線は非常に幅員が狭いが、岐れ路から大学前までは唯一幅員が広いので、センターを走行しており、他は狭隘であるため「緊急車両はジグザグに通行している」ということであった。

【●●委員】PTPS の効果だが、今回の鎌倉エリアについては「循環バスの進行方向で最適となる信号制御をして頂いた」と認識しているので、その反面、反対から来るバスや途中から入

ってくるバスについては、信号のタイミングがいつもと異なり、信号待ちが長くなる。今回こういったルートで、最適化して頂いた制御であれば間違いなく効果が出たのだろうなというところと、私どもは県内でも他に PTPS を導入している路線があるが、そのような地域では流れに沿って制御して運行しているが、目に見えた形で効果が出るというよりは、「1、2 ヶ月と走っていると、いつもより遅れが少なくなっている」という形で効果を発揮している。

【●●委員】先程からの話の続きで、緑ヶ丘行きの終点をハイランド坂下辺りまで持って行って、重複させるのはどうか。特異日だけこういった循環バスを走らせることなしに、この実験のような効果が出る可能性はないか。

【●●委員】効果を出そうとすると、久木ハイランド入口の交差点からハイランドまでは急激な上り坂になっているので、現状で久木踏切を通過しないのであれば、恐らく下で停まっても、利用者には使いにくいと思う。あの坂を登るのが辛いというのが間違いなくあると思うので、坂の上まで行かないことには仕方がないと考えている。久木ハイランド入口の交差点の辺りまで、踏切を通らずに線路の反対側を走るというのもあるが、結局は久木踏切辺りまで迂回しないとバスに乗って頂けないとすれば、何らかの形で踏切を改良することが望ましいと思っている。

【委員長】社会実験については、それなりの効果はあったようではあるが、残念ながら久木踏切のところについては改良がないと、平常的な運行には至らないということである。これについては P.7 で、「逗子市や JR の協力を得ることが課題となる」とあるが、これについて説明して頂きたい。

【事務局】久木踏切は逗子市であり、この社会実験については既に逗子市にも報告をさせて頂いた。当然、久木踏切については逗子市もあまり良くないという認識をしている。踏切の改良は当然費用が掛かり、この改良については逗子市の費用負担ということになるので、その点で「JR と逗子市との協力が必要」という課題を提示した。

【委員長】鎌倉市だけでは中々結論が出ないということだと思う。その他様々な運行形態を工夫することも話が出たが、それも久木踏切の問題を解消しなければ中々先に進まないということなので、今後の課題としてはこの辺にどのぐらい踏み込めるのかということになると思う。それが解決して運行がうまくできるようになると、それなりの効果はありそうである。以上が今回の 5 月の連休に行った新規循環バスの実験結果である。

(2) (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)

【副委員長】3点ほど補足をさせて頂く。資料1のP.2をご覧頂きたい。まず1点目だが、P.2の議題2という大きな枠の中の1行目に平成26年5月30日の話を書いてある。「検討内容と検討経緯の公表」という言葉があるが、これは別紙で配られているA4の「鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会(仮称)ロードプライシングについて」を市のホームページに公開して頂いている。これについて相談をしたいのだが、P.1にこれまでの経緯の説明があり、その下に「しかし、一部市民の方々に、内容について誤解が生じている」とある。「そうしたことから誤解を招かぬように現在、専門部会で検討している内容を公表するようにした」ということである。5月30日の少し前の段階で、マスコミの情報等では「市民も同額を取る」あるいは「365日毎日課金する」など、そういう誤解が生じているという意見を頂いた。従って、そういう誤解に基づいて反対運動のようなことが起こってしまう可能性があり、それを押さえるのは大事なことで、そもそも今の専門部会ではそういうことを全く考えていない。それらに関する反対というのは、事前に起こらないようにするべきではないかということで、5月30日の段階で、土日だけであるとか、市民の課金はゼロから最大で1割程度だということについて公表しようと専門部会で議論した。本来であれば今日、この検討委員会の場で調整してから公表すべきだという意見もあったが、それでは何ヶ月も経ってしまい、その間に反対運動が始まってしまうかもしれないので、一刻も早くやるべきと皆さんに了承頂いて、委員長の了解を頂いた上で、専門部会で検討中のものとして公表させて頂いた。できればこれを今日の検討委員会です承して頂ければありがたいと思う。2点目は資料1のP.2を見て頂きたい。今度は7月10日に「概算費用算出に関するメーカーヒアリングを実施した」とある。これについては、ロードプライシング関連の技術に関して詳しいメーカーに専門部会に来て頂き、今回の計画が技術的に可能なのかということと、もう一つは企業として協力が可能かということについて、複数の企業から色々教えて頂いた。そのうち、技術的なことについては、超えるべきハードルがあるにせよ、「可能ではないか」という回答であった。もう一つ大事なのは費用についてだが、実はその場でかなり具体的な金額まで教えて頂いたメーカーもあった。ただ、それについては、まだシステムがどうなるか分からない段階の非常に不透明な中での金額なので、今の段階で公表してしまうといわゆる「数字の一人歩き」になってしまう。それは良くないので、専門部会において金額に関する資料は専門部会のテーブルに一度乗ったものの、専門部会が終わった後で回収をした。それから、金額に関する議論は専門部会の議事録には載せないこととした。従って、今日も専門部会から具体的な金額に対する報告はしない。唯一申し上げるのは、ここに書いてある通り、費用に関してはまだ楽観は出

来ないものの、今この段階で議論をやめるものではない。つまり、十分議論するに値するような枠の中で収まる可能性があると分かった。今日この場ではそういうものとして議論を進めさせて頂くことを提案する。最後に3点目だが、例えばP.12に、かなり具体的な案が出ている。カードで課金されて次の来訪時にデータで出したり、チャージをしたりということが書いてある。これについては、まだアイデアの段階である。例えば鎌倉駅の構内に特別なチャージ機があって、そこにETCカードとSuicaを両方入れて、その課金記録を見てSuicaにチャージする機器は、今のところ存在しない。また、「そのようなものが法制度上あり得るのか」は、今は全く議論していない。公共交通等への転換を促すこのようなアイデアがあり得るのかどうかという段階のもので、法制度上のことは今後議論の対象にして頂ければと思う。

【委員長】今日の提案は、専門部会での議論を整理したものである。今回の検討委員会の全員が専門部会に入っている訳ではないので、意見を頂きながら、専門部会で更に議論を詰める必要があるものを確認していきたい。それと先程の副委員長の発言にもあった、A4の資料については、追認という形で大変申し訳ないのだが、副委員長からも相談があって、「今検討していることの概要を、早期に市民の方にお伝えする必要があるのではないか」ということで、ロードプライシングについて5月時点での専門部会で検討している内容と概要を、市のホームページに掲載した。追認ではあるが理解頂きたい。これらはまだ結論に至っている訳ではなく、今日は専門部会での議論の内容を確認し、委員の皆さんから意見を頂いて、「この点は今一度専門部会に議論して頂きたい」という点があれば、改めて専門部会に議論をお願いしたいと考えている。それではまず質問と意見を頂きたい。

【●●委員】データについて確認したい。P.13で、「鎌倉地域の交通量は約7.5万台」とあるが、鎌倉地域外の自家用車が約3万台ある。まず、この7.5万台と地域外の約3万台を除くと4.5万台になるが、これは全部鎌倉地域内の話なのか、下にある通過交通の1.5万台を含むのか。この辺の考え方が分かりにくいので、それを説明して頂きたい。それと関連して、P.15「市民の課金額」と書いてあるのだが、赤い方の「道路利用の公平性からみた課題」に「休日の鎌倉地域の自動車は、鎌倉地域内の市民の移動が約3割、地域外が約5割」と書いてあるのだが、足した8割に対して残りの2割は何か。データを把握する上で分かりづらいので、この二つについてお答え頂ければと思う。

【委員長】交通データについて解説をして頂きたい。

【事務局】この資料は、平成8年に行なわれた調査に基づいて推定して整理している。二つ目の質問からお話すると、2割は通過交通である。そういう意味で、一つ目の質問に戻ると、7.5万台のうち、ここに書いてある5万台というのは地域外の3万台と通過交通の1.7万台を足して約5万台ということにしている。それ以外の交通というのは鎌倉地域内の内々の交

通や、鎌倉地域の人が中と外でやり取りするような交通が残りの台数である。

【委員長】今の話について改めて説明をお願いしたい。P.13の「鎌倉地域の交通量 7.5万台」というのは、この鎌倉地域と呼ばれている小さなエリアの中であるか。

【事務局】そうではなく、通過交通も含めてである。

【委員長】どのような計算過程で7.5万台となったのか。

【事務局】実際には鎌倉地域内の何点かのポイントで実際に走っている車のナンバープレートを記録して、そのナンバープレートが鎌倉地域内に目的を持たないで通過してしまう車なのか、または地域内に目的を持つ車なのか、地域内から出入りする車なのかということを読み取った調査の結果である。

【委員長】「鎌倉地域外での自家用車は約3万台」というのは、鎌倉地域と言っているところに対して3万台の車が入り出しているという理解で良いか。

【事務局】そうである。

【委員長】3万台の車というのがまた一つ不明確なのだが、同じ車が入り出しているのかをどうカウントしているのかを伺いたい。この数字をどうやって作っているのかというのは「ナンバープレートで見ているならば、コードラインを切っているところの話としてカウントしているのか」ということである。多分、それについては資料があったと思う。

【●●委員】それとP.15の話はかなり関連している。

【委員長】7.5万台というのは、何と何を足したのが7.5万台なのか伺いたい。例えば「3万台が地域外」とあるが、地域外から地域内に入ってくるのは、同じ車が2回入ってくるのはどうカウントしているのか。行って帰って出ればそれは1台なのか、それとも2台なのか。その辺の考え方を皆さんにも分かりやすく説明して頂きたい。

【事務局】「鎌倉地域外の自家用車が3万台」というのは、行って帰ってきてのものである。そのため、基本的には1台の車が入って出て行くというものなので、台数としては1.5万台ということになる。交通計画上の単位というトリップの考え方で整理しており、行って帰ってきた車は3万台となる。通過交通については鎌倉地域を通過してしまうので、それは1.7万台である。それで残りが鎌倉地域の中で動く交通ということで整理している。

【●●委員】約2.5万台が鎌倉地域内外での交通量ということか。

【委員長】内々交通というのは結局何台あると説明したら良いのか。

【事務局】2万トリップである。それは「行って帰ってきて」という意味である。

【委員長】鎌倉の中に入って、普通に帰ってくる。同じ車であれば、1万台の車が行って帰ってくると2万トリップになっている。鎌倉地域外の1.5万台の車の中に入って出てきたら、往復で3万回動いているということで良いか。

【事務局】そうである。

【委員長】その3万回、2万回、1.7万回はどうするのか。数が合わない。2万回ではないのか。もう少し多いのか。

【事務局】含まれていないが残りがある。今は「鎌倉地域外の自家用車が3万台」となっているが、鎌倉地域内に住んでいる人がエリアに入るという車も少し入っている。

【委員長】次回までに整理して頂いてもよろしいか。基礎になる数字なので、理解できる資料にして頂きたい。

【事務局】了解した。次回までに整理する。

【委員長】P.13の数字は、先程言った通り、鎌倉地域という小さなエリアに入ってくる車で、入った車は出る訳だから、それが1.5万台の車が入って出て行くということで、3万回の動きがあるという意味である。従って、「1.5万台の車の半分を何とか止めれば良いのではないか」という説明の文章になっているということである。

【●●委員】次のP.15の計算方法についても伺いたい。

【委員長】P.15の「休日の地域内の利用が3割、地域外が5割」というのは、どのように計算しているのか。

【事務局】それも先程の計算と同じである。その中で内々のものが今の通過交通である。通過交通も含めて7.5万台のうちの3割、という整理をしている。

【委員長】このP.15の「市民の利用」というのはどういう意味か。「市民の」というのは「鎌倉地域の」という意味か。

【事務局】そうである。地域の中の内々交通である。

【委員長】この辺の数字がまだ分かりづらいので、もう一度整理し直したものを次回出して頂いて理解したいと思う。

【事務局】了解した。

【●●委員】平成24年に検討委員会と専門部会がスタートした時、2年前の頃になると思うのだが、2回目から3回目の専門部会で渋滞状況の資料を出してもらった。渋滞の特異日の設定で、どこを対応すれば良いのかというところで、議事録を見て頂ければ分かると思うのだが、「1年間の中の10日、もしくは20日プラスアルファ」という内容が専門部会の中で議論があったと記憶している。それがロードプライシングになったら設定日が50日から120日になっている。素案としてこの50日から120日というのは、「設置費用やランニングコストを考えると10日や20日では到底実現ができないだろう」という意図があるのだろうが、何故50日から120日という数字が出てきたのかを説明して頂きたい。

【事務局】特異日はVICSデータを用いて、渋滞している日を出している。例えば15分のバスの運行が2時間掛かってしまう、そういう日が特異日ということで、年間20日間程度あると示した。もう一方の50日から120日というのは、専門部会を出している4つのケースで、例えば日曜日、土曜日、祝日を対象とすると、大体120日ぐらいになり、最大として19億円を課金収入と試算している。専門部会及び第6回検討委員会でも概算として示している。

【●●委員】当時の京急から出ているデータがあるのだが、鎌倉金沢線で、2月・3月・5月・6月・7月・8月は、「30分以上の遅れが土日祭日全ての便で5本以下」だという。土日祭日に運行しているバスの本数は月によって違うが、800本から1000本以上ある。それに対して5本程度である。対象日が120日として、土日休日全てを網羅した中でこの課金制度をしていこうという論理は、「効果が高い日は120日だ」ということで、整合性がないような気がする。厳密に何日程度なのか。実際に渋滞が発生してない日まで来訪者に対して課金をしていくというのは、本来の目的から反する。押し並べて入ってきて頂くのが一番良いので、渋滞するところで実施していくのが本来の筋だと思うので、簡単に50日から120日という数字を出すのは如何なものか。10日から20日はどこに行ってしまったのか。一番のピークはせいぜい20日程度だと思う。そこから専門部会の複数の委員から10日または20日という意見が出ていたと思う。それでは足りないということだと思うが、再検討をお願いしたい。

【委員長】P.10のところに「これまでの専門部会の主な議論」の中にも、「対象日は1年間で50日から120日程度の土日を検討する」と書いてあるのに、専門部会ではこの部分は十分に議論されていないのではないかということが良いか。

【副委員長】まず、この内容を公表しようということに関して、専門部会で合意した内容を公表させて頂いている。そういう意味では、専門部会で議論しているものがここに掲載されている。ただ、指摘のように当初の20日という部分との関連については十分な議論がまだ尽くされていない可能性はある。この50日から120日というのは、来訪者にとっての分かりやすさも考えると、「どういう日が対象になるのか分かりにくい」という議論があったと記憶して

いる。このことについては、更に議論して詰めていくが、この時点ですぐ公表しなければならないと思ったのは、「365日全てでやるものではない」ということを示すためである。

【委員長】それでは今の対話の50日から120日の部分は、専門部会でもう一度議論して頂くことにしたい。専門部会に出席していない委員から意見を頂ければと思う。

【●●委員】日数と関連はないのだが、時間帯は終日なのか、何時から何時までなのかなど、その辺りについての議論はしているのか。

【副委員長】本格的な議論はあえてまだしていない。幾つか出た意見としては、「何時から何時までと決めてしまうと、その直前に行列ができてしまうのではないか」や「値段を段階的にやった方が良いのでは」等、そういう意見は出ている。ただ、それについては合意されたものではない。

【●●委員】もう1点質問なのだが、交通渋滞ということで、SuicaやICカードに返還すること以外、買い物系のICカードやポイントへの還元というのは、今後議論されるべきかと思うのだが、その辺りはどうか。

【副委員長】そこについては、最初に「地域通貨のようなものを差し上げたらどうか」という意見があった。それに対して、「お店側に莫大な事務負担が掛かってしまうのはまずいだろう」ということになった。確かにそうだということで、資料には最もシンプルなやり方を示している。お店側にSuicaやICカードの読み取り装置をつけて頂くだけで良く、お店側にはそれ程負担を掛けなくて済む方法である。ただ、その中間に、提案頂いたようなアイデアもあり得ると思う。これについては是非、事業者の方とこれから議論させて頂ければと思う。

【委員長】専門部会に出席していない委員から、他に如何か。

【●●委員】私は専門部会にも出ているが、ロードプライシングのことについて、先に進んでいるということで、1点知っておいて頂きたいと思っている。このロードプライシングの話が出てから、平成25年12月に開催した第10回専門部会でも発言したのだが、道路というのは、無料公開の原則があるので、簡単に課金はできない。課金するとなったらどのような法的な根拠があって、どのようにして行かなければいけないのか。これをクリアするにはかなり大きな力が必要になる。後はハード的にも鎌倉の状況の中でどのようにできるのか。そして法整備等が非常に難しい問題だと思っている。このことについては、今年5月に開催した第13回専門部会でも発言させて頂いた。事務局で検討して頂いているだろうが、実際にこの委員会で「実施しよう」ということで進んで、「やはり法的に無理だった」というのでは何ならないので、その法的な根拠があって、実際に可能なのかどうかを検討して頂きたい。こ

れらについてクリアしなければいけない問題があるということは、議事録にも留めて頂きたい。そして、「現状はこのようにやっているのだが、まだ話ができない」や、「こういう大きな問題があるのだが、何とかクリアできそうだ」等、進捗状況も教えて頂けるとありがたいし、安心できる。

【委員長】 P.9 にある、この検討課題の「法制度面の検討」については、専門部会だけでは検討ができないので、その議論を進めたいと書いてある。このことについては、何か進めて頂いていることがあるか。

【事務局】 ●●委員が発言されたように、一番の問題は法制度である。これについては、「法定外目的税で行けるのではないか」という考えを持っている。ただ、これはまだ具体的に国と議論をしていないので、事務局としても更に調査・研究して、改めてきちんと報告したいと考えている。

【委員長】 もし進めるとすれば法定外目的税があるということに関しては、関係者の皆さんもそうかなと言っているのだが、これを具体的にこの場面でやるには当然条例化が必要であり、それに向けてどういう整理をするのかが必要だと思う。これは大きな課題であるので、検討を深めていきたい。

【●●委員】 東京都では、石原慎太郎氏が知事の時に、一度このロードプライシングの問題を取り上げて実施しようとした経緯があると思うのだが、その時は無料公開の原則は適用されていたのかどうかを教えてください。あの時も結局どうしてダメになったかという、ユーザーによるものと認識している。自動車の利用者が猛烈に反対して実現に至らなかったのと、石油ショックも加わって結局なくなってしまったという経緯だったと思う。

【副委員長】 その点についても事務局の方で詳細な当時の議論をレビューして頂いている。私も色々と承知しているが、あのロードプライシングの話が今止まっているのは、特に反対運動で挫折したとか、法律問題でダメになったということではない。むしろ事前のディーゼル規制で達成できてしまったということもあって、ロードプライシングについては施策に至らなかったと理解している。

【委員長】 他には如何か。

【●●委員】 色々な問題があるようで、これを最終的にクリアできた場合には課金額というのは大体1台当たりどれぐらい想定されているのか。今の時点では無理だろうか。

【副委員長】 今は金額については全く議論していない。参考までに、平成8年の時の議論でシミュレーションをした結果としては、「大体500円から1,000円程度課金をすれば渋滞がなく

なるのではないか」と出ている。現在のところはその段階である。

【●●委員】承知した。

【委員長】あまり細かな数字を使うとややこしいので、分かりやすいままで良いと思う。それ以外に行政機関の方は如何か。

【●●委員】1点はこの視点も整理してもらい、もう1点は質問ということでお願いします。1点目なのだが、先程交通量の議論があったが、P.13に「通過交通が1.7万台」という説明があったと思う。この数字について言うと、P.16にイメージ図があり、ここで課金をすることをイメージされていると思うのだが、この通過交通の人の扱いというか、基本的には課金をする以上は迂回路や別の交通手段を確保すべきだという考えがあると思う。その辺に関する考え方というのがあれば教えて頂きたい。これから考えるということであれば、そのような視点は検討の中に入れて方が良い。

もう1点は教えて頂きたいのだが、資料のP.2の第13、14回の専門部会というところで、技術的に可能であるという話がメーカーヒアリングであったが、例えばP.14に、ETC対応車・市民来訪者と分けてあり、あくまでも一例ということだが、こういうようなことが技術的に可能だという部分を確認できたということなのかどうか。技術的に可能だというところをもう少し具体的に「どういうことが可能なかを確認できた」というのを教えて頂ければと思う。

【副委員長】まずP.14だが、そもそもETCでやるのかどうかということはあるのだが、これはメーカーの示唆でETCが良いのではないかということになった。しかもETC自体が今は色々バージョンアップの時期にあると伺っていて、これまでよりもかなり安いコストで可能だと教えて頂いた。それは我々の期待しているコストの中でできそうだということである。それと同時に、資料にあるように、ETCの装置と同時に監視カメラのようなものを付けて、ETCを付けていない車に対してもフォローすることが可能である。それをどうやって認識し、ナンバープレートをデジタル化し、そのドライバーを特定し、後から追いかけて納付して頂くというような仕組みまで、一連のソフトの部分を含めて可能であると、かなり具体的にメーカーに教えて頂いた。これなら一連のシステムとして可能であろうと我々は判断した次第である。

【事務局】通過交通については、これは「鎌倉を通るだけ」というアンケート結果が出ている。その交通が課金をすることにおいて鎌倉を通らなくなるというのは言えると思う。ただ、メーカー側のヒアリングをした中で、ある企業が通過交通対策ということで、入口の手前で案内掲示をして、「今は課金をしている」ことの周知をした方が良いという提案を頂いているの

で、それについても更に研究していきたいと思っている。

【●●委員】案内するのはもちろん必要だと思うが、経路選択がしっかりできるというような仕組みも含めて検討した方が良いのではという意味で申し上げている。

【委員長】承知した。他に行政機関の方からの質問は如何か。●●委員から専門部会での議論を踏まえて意見を頂きたい。

【●●委員】2点ある。一つは冒頭に、「去年の鎌倉の観光客数が2,300万人を超えた」とあるが、データを詳しく見てみると、2月・5月・10月という、観光客数が少なかった時期の客数が増えたことによって全体が増えている。商業・観光振興の面からすると、ロードプライシング自体は車での観光客数を減らすことになると思うが、年間を通しての観光客数をどうするかを考えた場合には、ピーク時のプライシングをする一方で、オフピークの時の観光客数をどうやって増やすかという点で、観光施策と道路交通をもう少し密接に絡めて情報提供も考えて行えたら良いと思う。

もう一つは、今日の議論の中で色々と数字について議論があったと思うのだが、次回以降どのくらい精度を上げたデータが出てくるのか関心がある。先程の道路交通量しかり、課金額に基づくシミュレーションしかり、そういうシナリオプランニングを次回の委員会に向けて、どのくらいデータを動かすような方向にするのか。その辺の方向性について伺いたい。そこがしっかりしていないと、意見を言うだけになってしまうのではと思うが、如何か。

【委員長】最終的にはある程度市民の方にも理解して頂けるような数字をもってシミュレーションする必要があるのだが、先程の専門部会の議論の中でも「不用意に数字を出すのは避けたい」という心配もあったので、どのタイミングでどういう情報を市民の方に提供するかということについても専門部会の方で議論して頂きたい。何もないのでは議論のしようがないので、分かっている範囲で「こういうことは分かっているので、次はここを提供したい」ということを、今回追認をして頂いたように、「こんなことを検討している」と少しずつ情報提供していくことも必要だと思う。

【副委員長】少しずつ具体的な議論にしていきたいと思う。●●委員の質問で言うと、交通量はデータとしてあるので、どう説明するかを議論するということである。課金額については、例えば以前やったシミュレーションでどういう過程で500円から1,000円という数字が出たのかという紹介は、また専門部会で先にやらせて頂いて、検討してから申し上げたい。

【委員長】先程も申し上げた通り、「課金ができるのかどうか」という大前提がないとこの議論も成立しない。「こういう方法で行う」ということを当然併せて説明しないといけない。特にお金の話は非常に難しい。専門部会で少し議論して頂いて、少し先んじて問題点を洗って頂

くということは是非進めて頂きたいと思うのだが、その中からどういう情報を、いつ出すのかということについては、私としては是非多くの方に知って頂きたいと思う。そこも念頭に置いて頂けると幸いである。

【●●委員】 P. 16 について今後の検討でお願いしたいのだが、まず、パーク&ライドとロードプライシングが両方書いてあって、パーク&ライドのうち、赤で囲んだ駐車場が深沢地区まちづくりの湘南深沢駅と朝比奈にあるが、これはある程度見込みがあるということで書いてあるのか。それから大船地域のところに大きな丸印があって、「既存駐車場の活用」と書いてあるが、既存駐車場は民間が多いのではないかと思う。江ノ電と JR の藤沢駅、これは実際には藤沢駅と書いてある上の方が小田急江ノ島線も入っている訳だが、この場合に駐車場を活用してパーク&ライドに取り込んだらどうかという考えが一つある。その次に、今度はロードプライシングで赤い破線で入ってくる辺りのイメージは、公共交通の対応というのはどうなるのか。これは赤い破線に関してはロードプライシングでお金を払って入るのだから、車が入ってくるのか。

【委員長】 資料の内容は専門部会で議論したものか。

【●●委員】 最新の専門部会と今日の間はこの資料が出来たと認識している。

【委員長】 公表で世間に出てしまう訳なので、図を出す時に図面の性格を少し書いておく。その点については注意することにして頂いて、中身についてはまた専門部会で議論して頂きたい。

【●●委員】 資料の赤い丸印で示された駐車場や、若宮大路を出てきたところの由比ガ浜地下駐車場等、契約をしているかどうかは分からないが、公共が絡んでいると思う。ロードプライシングで入ってくる車を受け止める駐車場は、民間の駐車場が相当受け持つことになるのではないか。由比ガ浜や江ノ島、七里ガ浜等のパーク&ライドは「夏は使えない」などの制約があったのではないか。これは専門部会に出席していない方のためにも質問している。

【委員長】 これらに関しての提案はコメントを出した方が良いと思う。

【事務局】 この図面は 7 月 22 日に開催した第 14 回専門部会で同じものを出している。先程の質問等は、例えば深沢のまちづくりのパーク&ライドは、交通計画課として要請をしている。これが実現するかしないかは今後のまちづくりの進捗状況によるが、提案はさせて頂いているところである。それから大船については、コインパーキングもあるので、「そういうものを活用したらどうか」という提案をしているところである。これらの議論は、更に専門部会で行いたい。

【委員長】先程の●●委員の指摘は、多分一般の方も感じる部分だと思う。イメージと書いてあるからまだ決まったものではないが、やはり先程の数字と同じで、一度出てくると「こういうものだ」と思ってしまうので、出す時は良く注意をしてほしい。内容については、専門部会で議論されたものが、検討委員会の資料にエッセンスとして出てくるようにして頂けると良いと思う。

【●●委員】P. 13 の JR の輸送能力について話を伺いたいのだが、「現在 4 万人で、後 2 万人ぐらいは大丈夫だ」と受け取ったのだが、どのぐらいだと輸送能力の限界になるのか。そして、それは何が問題なのか。プラットホームに人間が溢れてしまうのが一番のネックになるのか、それとも車両の台数なのか。数字でなくて感覚でも結構なのだが、分かるのであればお聞きしたい。

【副委員長】これは少し専門部会で議論させて頂いてもよろしいか。

【委員長】一般論で言えばもちろんダイヤの頻度だが、混雑度が高ければ、当然改札口のところで時間が掛かってしまう。多分、ここに書いてあることは「まだダイヤ上は入る余地がある」ということだと思うが、詳細については専門部会でまとめて頂きたい。

今日は中間的な報告をして頂いた。専門部会に出て頂いていない委員からも意見を頂いたが、今後も、かなり詰めた議論をしていきたいと思う。それと「何度も何度も議論をしている」ということを多くの方に理解して頂く必要があるので、専門部会で「今の段階の議論を、どの様な形にして出していくのか」ということも検討して頂いて、「様々な課題があって、今はこうなっている」ということを整理した上で、資料として掲載する必要があると思う。以前市長から「ロードプライシングについて検討してほしい」と要請があったので、専門部会の皆さんには課題の整理をお願いしたいと思っている。

今後の予定等について、事務局から願います。

【事務局】2点ある。1点目だが、今後も広く市民の方々に本検討委員会の取り組みを理解して頂くために、「交通計画検討委員会ニュース」を作成して、事務局で発行したいと考えている。できればこの後に委員会の風景を写真に撮らせて頂ければと思っている。

2点目として、次回の検討委員会の日程であるが、11月頃を予定しており、決定次第、委員の皆さんには通知させて頂きたいと思っているので、よろしく願います。

【委員長】事務局の方でニュースを作成して周知したいということだが、よろしいだろうか。もちろん中身については良く精査して頂きたいと思うが、こういう課題があり、ここまで議論が進んで、こういう範囲のことを議論しているのだと分かって頂かないと、本格的に実施しようとするとな条例の話に必ずなるので、問題点があれば早めに言って頂くということも必

要かと思う。多くの方に理解して頂くために情報提供を上手にやって頂きたい。

それと、次回の検討委員会は11月頃に開催するというのだが、これはまた案内を差し上げるということにしたい。

ニュースについては、多くの方に分かりやすく、こういうことを考えていて、ここまで議論が進んでいると分かるような説明資料を作って頂きたいと思う。それでは最後に事務局にお返しする。

【事務局】 本日は、貴重な意見等を頂き、お礼申し上げます。先程説明したようなニュースを作成して、広くこの委員会の取り組みを周知したいと思っているので、よろしく願います。

以上