

日時 平成 26 年 11 月 25 日（火） 午後 2 時 30 分～午後 4 時 30 分

場所 横浜銀行 鎌倉支店 2 階 会議室

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、3 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 7 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。修正がなければ、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 7 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) (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)

【委員長】非常に専門部会で活発に検討して頂いたようである。専門部会の部会長から、具体的な内容を改めて説明して頂きたい。

【副委員長】第 15 回及び第 16 回の専門部会で、具体的に議論した。論点を改めて説明すると、まずは資料 1 の 6 ページの「対象日」について、前回の委員会で委員から指摘があったが、この委員会は、そもそも特異日を対象に始まった委員会であるはず、という意見は、まさにその通りである。ただ、例えば今年でいうと、ゴールデンウィークは絶対に渋滞すると思い、

社会実験を行ったが渋滞しなかった。逆に連休の中日である一昨日は大渋滞していた。特異日というのは結果として現れるので、予め「この日が特異日だ」と特定するのは技術的に難しく、また「分かりやすさ」を考えると、「全ての土日祝日 120 日程度」が一番良いのではないかと専門部会では議論した。

それから、11 ページの「課金単位」については、1 回毎か 1 日毎かということで、市民は場合によって何回も出入りするかもしれないので、その度に課金しては可哀想だということで 1 日単位という意見もあった。しかし、課金の趣旨として、自動車の利用を控えるということで、「1 回毎に車の利用を考え直して頂く」という意味では 1 回毎ではないかと考えている。出入りの頻度が高い市民に対しては、例えば 1 年単位で考えた時に、観光客が年間で払う金額と市民が 1 年で払う金額が大体同額等、頻度と課金額を考慮することで市民には配慮ができるのではないかと意見があり、資料では「1 回毎」としている。12 ページの「課金対象の車両」について、観光バスは今のところどちらも有り得るので、是非、意見を頂きたい。その他に、まだ我々が想定していない車について課金対象にするか、或いは対象にした場合に課金額をどうするかについては、多分我々の想定を超えた意見がこの先出てくると思うので、審議会等を立ち上げ、個別の案件についてそれぞれ客観的に決めて頂くようにすれば良いということで決まった。主な議論は以上である。

【委員長】 専門部会で検討して頂いた（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施する場合の具体的な課金のシステムと方向性について、意見交換を行いたい。まずは、専門部会に所属していない委員から意見を頂きたい。

【委員】 資料 1 の 12 ページの観光バスに対する課金だが、これは課金して観光バスを減らして頂きたい。デメリットに「観光収入が減る」や「乗客の負担が増える」と書いてあるが、我々が論じているのは交通渋滞をいかに解決するかであり、観光収入は二の次だと思う。長谷の高徳院の隣に観光バスが一時駐車するところがあるが、観光バスの出し入れが渋滞を招いていて、坂ノ下の方まで車が並ぶことが度々ある。住民は非常に迷惑しており、観光バスをいかに抑えるかは大きな課題だと思うので、観光バスに対する課金を実施して頂きたい。それもかなり高額の課金をして頂ければと思う。

【委員長】 資料 1 の 13 ページでは、観光バスは一般車両の 2 倍の課金額になっている。

【副委員長】 これはまだイメージ図であり、実施する場合の課金額とは無関係である。

【委員長】 観光バスも是非対象に加えて欲しいという意見である。

【委員】 2 点伺いたいが、まず 1 点は資料 1 の 2 ページの代替交通についてである。第 7 回

検討委員会での主な意見とその対応という中で、鉄道の輸送力の限界に関して、一応 JR は輸送量がもう少し増えても大丈夫だという答えになっているが、他の交通機関は如何か。JR で鎌倉に行った場合、バス、江ノ電、タクシーは大丈夫なのか。JR が 5 割増した時に、鎌倉の中の移動となる他の交通機関がきちんと対応が取れているか、どのようにして確認をしたのかという疑問がある。

もう 1 点は、7 ページの下の表で、2010 年よりも 2013 年の方が、延入込観光客数が増えたが、渋滞するポイントは減ってきていることが書かれている。このペースで行けば 2016 年はもう少し減るのではと感じた。これは恐らく（仮称）鎌倉ロードプライシング以外のことで話すべきかと思うが、50 年先 100 年先にはさらに車の台数は減っていく傾向にあるのではないかと考えた上で（仮称）鎌倉ロードプライシングを考えていくべきではないかという感想を持った。

【委員長】 最初の質問である公共交通の輸送力について、何かデータがあれば説明して頂きたい。

【事務局】 まず、乗車人員が平均で 4 万人であり、資料には「乗降客数」とあるが、正しくは「乗車人員」であるため、訂正させて頂く。これは、入場規制をしない程度ということで、4 万人からさらに 2 万人増えた 6 万人であれば対応できる。その他の公共交通については、具体的には確認・調査を行っていないが、自動車の流入が少なくなることで、路線バスは増便できると考えている。江ノ電は特異日に非常に混むということだが、他の日では入場規制をしない程度で大丈夫とのことである。その他、タクシーについても台数がどの位あるのか確認が取れていない。その点も含めて、交通事業者の確認をして、報告をさせて頂きたい。

【委員長】 参考資料の公共交通の交通量検証のところに、どれぐらいの人が転換すればいいのかというので 2 万人ぐらいとなっていたのだが、転換先がタクシーでも大丈夫なのか。

【副委員長】（仮称）鎌倉ロードプライシングにより渋滞が解消された場合、バスについては充実が可能である。課金収入を利用することも考えられるので、サービスの向上が可能であろうと思っている。江ノ電については特異日には長い行列ができてしまうというのが有名になってしまったが、江ノ電に乗ること自体が観光目的になっているので、ある意味でこれは仕方ないと思う。ただ、問題はその日に市民の方が江ノ電に乗りにくくなっているという点で、これはやむを得ないというか、バスで移動して頂くことを地域の方については考えるということをお願いしたい。それから 50 年後 100 年後については、まだ分からない面があるが、少なくとも近未来でいうと圏央道がまもなく供用開始されるが、埼玉県辺りから車で鎌倉に来ることは明らかだと思う。従って、10 年 20 年先を見越した中では、やはり大渋滞は避けら

れない。

【委員】今の説明で少し異論がある。私は江ノ電の稲村ヶ崎駅周辺に住んでいて、江ノ電を利用する機会が多い。5月の連休やお正月に県外に出かけると、帰りがもうどうしようもない。鎌倉駅の行列が紀伊国屋の方まで及ぶこともあり、江ノ電を5～6台待つ状況である。「これはもう観光目的だから仕方がない」と言われるが、住んでいる住人にとってはとんでもないことである。この中で江ノ電の沿線に住んでいる方が他にもいると思うが、江ノ電に対応して頂けるかお願いしたいところである。

【委員長】関係者の方で何かご発言はあるだろうか。

【委員】確におっしゃる通り、大変迷惑を掛けているのは充分承知している。しかし、ご承知の通り、JRのように15両ある車両ではなく4両しかない。何とかお客様にご迷惑を掛けないように心掛けているが、輸送力にも限界があり、複線或いは6両編成にすることが中々できないのが現状である。市民も観光客も皆、運賃を支払って乗車頂いているので、公平性が欠けないように並んで乗車して頂いている。将来的に6両編成等ができるのであれば、少しずつであるが検討していきたい。今すぐに解消することはできないので申し訳ないが、よろしく願います。

【委員】物理的に不可能というのはよく分かるが、ただ「観光用だから仕方がないだろう」と言われると住民としては非常に反発が起きる。

【委員】江ノ電を使っているが、国道134号の路線バスがほとんど運行していない状況なので、利便性が高まれば、坂ノ下やその先でも移動が楽になると思う。現在、鎌倉高校前の道路で工事をしているが、工事の進捗や完成により、交通渋滞が改善するのではないかと期待している。

【委員長】関係機関の方が出席しているので、説明をお願いしたい。

【委員】鎌倉高校前については、まずは老朽化した階段の工事を先行していて、今のところは順調に進んでいるが、計画では平成28年度を目処に工事を進めている。鎌倉から藤沢方向に右折車線が付加されるので、渋滞長が本線に伸びて渋滞することはなくなってくると思う。

【委員長】江ノ電よりはまだ物理的な可能性がありそうである。

【委員】私は県道金沢鎌倉線の渋滞も問題だと思っている。迂回路を検討するといった方法を取らないで、メイン動線となる八幡宮方面へ行ってはだめだ、というのは難しいと思う。明石橋から逗子に抜ける道で、繋がっていないことも詰まる原因だと思う。(仮称)鎌倉ロー

ドプライシングでゲートを明石橋の方に設けた場合、自動車の流入量が2倍になると今の想定ではなっているが、そうなった場合にハイランドを下っていったところで行き詰るのではないかと心配している。

【委員長】 専門部会では周辺の道路への影響について、どれぐらい議論が出たかということだが、何かあるだろうか。

【副委員長】 今の指摘は、朝比奈インターを降りて八幡宮の方に向かっていた車の前に明石橋のゲートがあり、課金されたくない車は左折してハイランドの方を回ってしまい、それが渋滞になるということだと思うが、多分皆無ではない。一方で、基本的にこの施策は鎌倉地域に来る人に車で来ることをやめて頂くための施策なので、そもそも朝比奈インターから降りて来る車の台数がかなり減るはずである。迂回させることが目的ではなく、車の台数を元から減らしたいということである。迂回しようが最後はとにかくゲートがある。逗子市に回った場合に、どれだけの影響があるかのシミュレーションは実施していない。

【委員長】 周辺の道路に対する影響についても、是非確認しておく必要はあると思う。

【委員】 まず観光バスの件だが、やはり対象にしてお金を取った方が良い。先ほど委員から発言のあったように、「乗り降りのための渋滞」が発生していてかなり問題になっている。バスで来る修学旅行の生徒さんは少し免除するなど、学習に来る方は対象外にするとか、そういう細かいことまで考えるべきだと思う。また、例えば上高地等は低公害バスに乗り換えることが可能であると思うので、そのようなシステムを作るなど、今後話し合いの中で検討して頂きたいと思う。

【委員長】 対象車両の取り扱いについては、もう少し煮詰まった段階で考えていく必要がある。

【委員】 地方の方が観光タクシーを利用される際に、大体は鎌倉のタクシー会社を利用されるのだが、地方の旅行会社が一括で手配する時に、例えば横浜のタクシー会社が観光タクシーでお迎えに来たりすることが多々ある。そういった時に、今のこの状況だと鎌倉市に営業区域のあるタクシーは課金されないが、横浜のタクシーは課金されることになるので、そこも議論が必要かと思う。様々なパターンがある。

【委員】 一般道でのロードプライシングは日本で実例がなく、東京や京都でも検討したが断念している。(仮称)鎌倉ロードプライシングが本当に可能なのか、今までに二三度お聞きした。昨年の12月に質問してから1年が経とうとしている。前回、8月11日の委員会でも、一番の問題は法制度で、事務局からは「これはまだ具体的に国と議論していない。事務局としてもさらに調査研究して改めてきちんと報告をしたい」ということであった。鎌倉の道路イン

フラも考慮に入れて、法制度上、できるかできないかは一番難しいところだと思う。方法論を議論する前に本当にできるのか、できないのかが分からなければ、実際に（仮称）鎌倉ロードプライシングを実施しようという話になった時に、「法制度的に実施することができない」となるとは、我々が議論したことが何にもならないかもしれない。そういうことにならないように質問を1年前からしているのだが、いくら伺っても経過報告すらして頂けない。本日は、事務局を統括する立場として、法的な課題がある中で、本当に鎌倉で（仮称）鎌倉ロードプライシングが実現できるとお考えなのか、まちづくり景観部長に考えを聞かせて頂きたい。

【委員長】 法制度上は大丈夫なのか、課金ができるのかという話である。

【まちづくり景観部長】 できるのかという部分については、本当に課金ができるのかということと、ゲートの設置場所があるかということ、大きく分けるとその2つだと思う。

まず課金については、例えば学識経験者も本に書かれているが、法定外目的税の検討についても関係機関に照会している。また、市の顧問弁護士にも相談している。「法定外目的税で大丈夫だ」という答えまでは頂いていないが、全くダメということもない。その他の考え方として、例えば構造改革特区という考え方もある。そちらだと概ね大丈夫であるというコメントを頂いている。これらをもとにして、それ以外に方法があるのかについては、法律関係の関係者に、本当に専門的な立場から指導頂くことになると思うが、概ね大丈夫と考えているので、皆さんに議論を行って頂いている。ゲートの設置場所についても、道路上に設置できるのか、民地側にゲートの柱の位置を調整して設置できるのかなど、色々なパターンが出てくると思う。まだ「どこに設置しよう」という場所までは特定できていないが、設置の可能性自体が否定される要素はあまりない。大きく2つ紹介させて頂いたが、両方とも充分クリアしていくことが可能だろうと考えている。

【委員】 できるだろうという考えであることについて、承知した。

【委員長】 実際には日本では初めてなので、思っている通りにやらせて頂くためには、国土交通省の道路局や、他の部署との調整が必要かもしれないが、関係機関の方に集まって頂いて、少し知恵を借りて「これで大丈夫かどうか」ということを諮らなければならない。或いは、もし税として取るとなると、これは当然条例化が必要になる。市としては条例化ができるかは、市の中の話でもあるので、そういった辺りも引き続き詰めて頂かなければならない。やったことがないからダメなのではないかということに関しては、有識者たちは「できるのではないか」と言っている。その点については引き続き、市で検討して頂ければと思う。

【委員】 2点ある。まず1点目は、特異日には道路混雑が鎌倉の市民生活を脅かしていると

いう現象に対する話である。鎌倉の場合はロンドンやシンガポールと違い、観光が原因で特に休日に問題がある。これは観光目的のものと市民の生活活動とのジレンマであることを考えると、観光都市鎌倉としては、観光活動はできれば休日だけでなく、平日に分散して頂きたい。鎌倉市としては道路交通の平準化を目的として、(仮称)鎌倉ロードプライシングを導入する。そういう観光政策的な面からの説明を考えていくことが必要ではないか。もう1点は先程「江ノ電の代わりに路線バスで稲村ヶ崎方面に」という話もあったが、私も相当混む時には極楽寺からタクシーを使うのだが、タクシーに乗るとプリンスホテルの方なら鎌倉山経由等で何とか行けるのでまだいいが、パークホテルに行くにはどうしようもない。稲村ヶ崎に出る以前の渋滞ですごく時間が掛かる。そういう意味では公共交通として路線バスは鉄道と比べ、道路を使うという点で、混んだ時の対策にはあまり効果がないというのが私の感覚である。

【委員】 法整備に関連しての質問だが、法律上問題がなく税として取ることになる、交通渋滞は鎌倉だけが困っていることではないので、「鎌倉市で課金するのなら、逗子市や横浜市、東京都でも課金しよう」などとなり得る議論を鎌倉市は始めているのか。或いは構造改革特区として認められるなら、それは考えなくていいかもしれない。鎌倉市が(仮称)鎌倉ロードプライシングを実施するためだけならば、どのような法的根拠でも良いだろうが、その影響は心に留めておくべきだと思う。

【委員長】 他の都市でも同じように実施するのではないかという意見については如何か。

【事務局】 これは冒頭、第1回の委員会でも報告をさせて頂いたが、鎌倉市は状況が特殊である。例えば、横浜市や藤沢市は道路渋滞を解消するための道路や駐車場整備が可能であると考えられる。しかし鎌倉市の場合、特に鎌倉地域は約800年前から殆ど道路形態が変わっていない。歴史的遺産や環境保全の制約があり、道路整備が進んでいないのが現状である。その中で現在取り組んでいるTDM(交通需要マネジメント)として、自動車をコントロールして渋滞を解消していくために、委員の皆さんに議論をして頂いている。そして、平成25年10月に松尾市長から、ロードプライシングの検討要請があった。鎌倉地域内に入るための「七つの切通し」が今も活着している、その道路環境を利用して進めているところである。例えば東京都は抜け道が非常に多いが、鎌倉では抜け道が少ないことから、ロードプライシングに適している。

もう1点、委員からも「法的な問題はどうか」という意見があった。1ページの「26年度の進め方」で、右下に「(仮称)鎌倉ロードプライシングの実現化に向けた新たな委員会の設置」とある。法制度等は実際に国等の行政職員の意見を聞かないと、市単独では実際に可能か判

断できない。従って、意見を聞くための委員会の立ち上げを検討している。第9回までには何とか報告できるように取り組んでいきたいと思うので、もうしばらくお待ち頂きたい。

【委員長】先ほどの意見は、法定外目的税という地方税で課金ができるのであれば、各自治体が自由にやる可能性があるので構造改革特区の方が良いのではないかと、ということである。それを考慮した議論を今後して頂きたいのだが、他に意見はあるか。

【副委員長】個人的な意見だが、私が伺っている範囲では京都はまだ断念してはおらず、鎌倉の取組みをととても気にされている。例えば京都等の市街地で、「道路を整備することで渋滞を解消すること」が難しい場所については、日本の中でも第2、第3のロードプライシングの都市となる可能性はあると思うが、日本中が関所だらけということにはならないだろう。

【委員長】どちらにせよ、例えば逗子市がやるかやらないかの否定はできない。目的がはっきりしているならば構造改革特区を使ってもいいのではないかと、という意見だと思う。それも有り得ると思う。最近の地方分権の流れの中ではかなり色々なオプションが出てきているので検討して頂きたい。

【委員】実現できるのかどうかについて、事務局が説明されたゲートのイメージだが、どういふものを想定しているのか。例えば5ページのゲート位置だが、ほとんど県管理の道路上である。道路法をクリアできるかなど、ある程度検討されているのか。現実的になってきた時に「道路管理者が許可しないからできない」となっても困るので、その辺りも検討して詰めて頂きたい。

【委員長】おっしゃる通り、実は県道が多いので、神奈川県を理解を得られないと先に進めない。

【事務局】この10箇所のゲートは、平成8年に鎌倉地域交通計画研究会を作って、その中で提言書を頂き、概ねこのゲート数で済むのではないかと、ということであった。ただ、資料にも書いたとおり、ゲートの位置は今後現状を見つつ進めていきたいと考えている。この10箇所のうち、県道が5箇所、市道が5箇所である。システムについても色々な方式があり、ゲートを造ることもできるし、信号機や課金ポイントで課金するシステムもある。今後はメーカーとも協議した中で鎌倉に合った景観に配慮したものを選定したいと思う。道路管理者にはまたご迷惑を掛けると思うが、是非今後ともよろしく協力をお願いしたい。

【委員長】早め早めに相談して頂いて、できそうなこと、できそうにないことがあるのならば、はっきりさせておかないといけない。

【委員】県道上のゲートが5箇所ということだが、6箇所ではないか。

【事務局】5ページを見て頂きたい。ゲート番号1、5、7、8、9は県。2、3、4、6、10が鎌倉市。国道134号はゲートを設けないということである。

【委員】先ほど事務局から「今後は実現化に向けた委員会を設置する」という話があった。実際に検討していくとのことであったが、今まで「できる」ことを前提にして具体的に議論している。本来であれば、実際にできることを確認した後で我々の委員会で検討するのが筋ではないか。

【委員長】法制度を含めた検討委員会を早く立ち上げて議論して頂きたいということだと思う。これは次回何か出せるのだろうか。

【副委員長】委員の意見も一理あるが、相談された国の職員からすると、「まだ何も具体的なアイデアがないのに何を相談しに来たのか」と言われてしまう可能性がある。難しいが、ある程度「鎌倉市としてはこういうものを考えている」という案を作った上で相談に行った方が良いという面もある。そういう意味では、今回は相談できるような状況になりつつある。

【委員長】それは県も同じだと思う。全体を確認するのなら、「こういう道路にする」とはっきりしないといけない。相談に行っても「案を持ってきて頂きたい」と言われるかもしれない。どちらが先かは難しく、「制度面についてどういう方法で行うか」は、専門部会で議論して頂いた内容に比べると、少し詰めが甘いところがあるが、今後頑張ってもらいたい。

【委員】市民の利便性を向上させるという意味で、ロードプライシングは大事だと思うが、しばしば市の審議会等々で経済に与える影響は、鎌倉の場合は無視されがちである。この施策を行った時に経済に対するどういう影響が出るかは予測がつかない。例えば、駐車場を誘致して商いをしていて、この制度が始まったら土日のお客様は空になってしまうのか。逆に1,000円払っても道路が空いているなら行きたいというお客様はいるのか。それは予測がつかないものであり、「やってみないと分からない」と言えばそれまでかもしれない。マスコミ等で「経済効果何億円」等があると思うが、それなりの予測は大切だと思う。経済効果としてプラスが発生するのか、マイナスが発生するのか。商工会議所の一員としては覚悟と理解をして、賛成・反対をしていきたい。やはりその観点を加えて頂かないと、私の立場として論議しにくいのが正直なところである。

【委員長】その通りである。専門部会と今日の議論で、様々な枠組みが出てきたので、議論されたことに対する理解を得ようとするならば、それを前提として、プラス面とマイナス面を整理する必要がある。

【委員】観光の平準化は、商工会議所も関係する。委員は観光政策の経験が多いので、鎌倉市の観光政策と交通問題という立場から議論を詰めて頂きたい。

【委員長】今までの議論を経て、「もしあるとすればこういうフレームではないか」という専門部会の案について、これだけは言っておきたいという発言があればお聞きしたい。

【委員】委員が発言された「本当にできるのか」ということは、専門部会で何度もお話頂いた。具体的に回を重ねて色々な問題を検討していくと、やはり実現した方がいいと個人的に思っている。メーカーの方にも、鎌倉の予算が少ないことを承知の上で、どれぐらいの費用が掛かるかを専門部会で試算した。それを踏まえて、鎌倉の環境や自然的な立地で、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に関しては、京都や東京と比べて条件が良いと考えると、育てたいという気持ちは湧いてくる。事務局から法制度の新しい委員会も考えているという話だったので、非常に建設的で良いと思った。それで、非常に小さいことだが、人力車はどうなるのか。

【委員長】「どうなるのか」という意味は、課金されるかと言う意味か。

【副委員長】まだ議論していないものの、一般論からすると軽車両で自転車と同じなので、自転車に課金しなければ人力車にも課金しないということになる。

【委員長】具体的に本当にできるのかという技術的な問題等をかなり深く議論をして頂いて、「こういう要件ならば何となく皆さんの賛同を得られる可能性がある」というところまでは来ているが、失敗したら「何だったのか」と逆に非難されるので、やる以上は成功させなければいけない。成功させればこれは日本で最初なので、「こういう方法がある」と世界的にアピールできる話だと思う。やるからには必ず成功させるつもりで頑張ってもらいたい。今回専門部会の意見について、一旦整理させて頂きたい。

次に、本日のもう一つの議題である「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」事務局から説明頂きたい。

(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)

【副委員長】 市長からこの委員会に対してロードプライシングの検討要請があった時に、以前から検討してきたロードプライシング以外についても並行してやろうということで検討している。今日は大きく2案である。専門部会の中であえて提案頂いた。専門部会の時にも色々な意見が出た。例えば、「明石橋からの迂回の可能性」について話があったが、ロードプライシングであれば、どう迂回しようが最後の最後はとにかく課金をされるが、この案はうまく迂回すれば課金されずに入っていけるので、迂回して入る車がどうしても発生する。それでは逗子市等の周辺市にかなりの渋滞を巻き起こすことになる、ということが議論された。「この案を含め、色々な案を検討したが、難しいということであれば、やはり(仮称)鎌倉ロードプライシング以外に実現可能な案はないとなるのではないか」という発言が数名からあった。

【委員長】 社会実験では循環バスを運行したが、課題もあり継続的に運行できないため、他の方法はないのか議論を重ねて頂いた。今日の場合は一方通行や通行止めを検討したということである。

【委員】 人が動く際には人が行動を判断する訳である。前回までは情報をもう少し細かく出す案もあったと思う。例えば交差点毎にリアルタイムの情報が見られれば、これから行動を起こす人はやはり考えると思う。その観点は一つ必要ではないか。今はスマートフォン等あるので、そういう情報をいかに正確に出していけるかが大切だと思う。

【委員長】 カーナビのリアルタイムな情報をもっと上手く提供できれば、少しは良くなるかもしれない。

【副委員長】 情報提供は仮に(仮称)鎌倉ロードプライシングをやるにしても必要なツールだと思う。ただ、「渋滞した」という情報を受け取った人がいるということは、既に渋滞したということなので、渋滞の予防にはならない。

【委員】 市民が何に困っているかという、どのくらい渋滞しているかが分からないことである。「別の道で行けば何分で行ける」など、個人の選択する幅を広げてあげる情報を提供するのが良い。

【副委員長】 これも鎌倉の大きな特徴で、ルート選択の幅がかなり限られてしまっている。

【委員】 もう少し範囲を広げたらどうか。今は鎌倉に限定されているが、交通渋滞よりも市

民の利便性を考えた場合に、逗子駅や JR 等の情報も視野に入れた方が良いと感じた。

【副委員長】 情報提供自体は決して悪いことではない。

【委員長】 確かに、今年の連休に新規循環バスの実験を行った際には、混雑するという宣伝による効果があったため当日は道路が空いていたが、実験の結果が空いていたという情報が流れると、今度は逆に混んでしまうかもしれない。そういう意味ではトータルな流れをコントロールするのも大事だが、圧倒的にオーバーフローしている時は、駐車場に駐車しきれない数の車が来ているという状態で、それが非常に悩ましい。統括情報を的確に出して、できるだけ迂回をして、中を通らないようにして頂かななくてはいけない。情報提供の仕組みについては、国、県、市、様々な機関と連携しないとできない。

【委員】 専門部会の中で 16 ページの案が最初に出たが、一方通行は、沿道の皆さんに「そんなことはできない」と言われることが非常に有り得るので、どちらかというところ 17 ページの方の「進入禁止」という案にまとまった経緯がある。16 ページの一方通行案は止めた方が良いと思う。バスが 1 時間以上も遅れるのは、鎌倉街道と金沢街道と大仏の前の県道の 3 つなので、その 3 つが混む時に通れないようにしたらどうなのか、というシミュレーションを一旦やってみたら良いと考えている。

【委員】 社会実験の時に混まなかった理由でもあるが、イメージや情報統制で少し車需要が減るのであれば、そういう施策も（仮称）鎌倉ロードプライシングと併せて行う方が良い。（仮称）鎌倉ロードプライシングが法的にどうかという議論はあるが、決してこれが無駄な議論ではなく、そこから見えてきたものは幾つかあり、社会実験では情報提供の効果が分かった。例えば、可能か分からないが、駐車場が鎌倉で高いという情報や、残り何台くらいの車しか止められないという情報を出すことによって、「車で行くことはやめよう」という流れも生み出せるのではないかと。

【委員長】 モビリティマネジメントと昔は言っていたが、様々な情報をきちんと伝えて、行動を取ってもらう。そのために何が鎌倉には必要か。今も一部ホームページで公表しているが、考えていかなくてはならない。

【事務局】 情報提供について、特にバスが止められる駐車場は、できる限り予約するようお願いしている。ただ、土日休日は一杯になってしまうので、平日のみとなっている。また、交通情報を流せるのは交通管理者だけであり、他のところは流せない。従って、鎌倉市で交通情報を流すことはできないが、「去年の交通状況はこうだった」と VICS データを使って知らせている。また、交通渋滞を知ることができるよう、鎌倉市のホームページには日本道

路交通情報センターへのリンクを貼っているのですが、是非そちらも使って頂ければと思う。新たな情報提供は色々あると思うので、専門部会で議論していきたい。

【委員長】情報提供も併せてできればいいと思う。用意された資料は以上だが、今後の予定等について事務局から願います。

【事務局】冒頭説明させて頂いた通り、来年3月23日の第9回委員会で中間取りまとめとして、市長に報告をしたいと思っている。

【委員長】ロードプライシングに関しては、実施に向けての技術的な進歩も踏まえて、受益者負担でできるのではないかと、いうところまでは確認ができてきたように思う。法制度等の議論を前倒しに検討して頂いて、具体的に社会的な制度として展開するには何が必要なのか。或いはお金が欲しいとすれば、どのようなお金を用意するのか。市民の合意形成として、どういったステップを踏んでいくのか。さらには条例が必要ならば、手続きを並行して進めなければ実現に辿り着かない。ハードルがまだあるので、中間取りまとめでどこまで行けるかわからないが、精力的な専門部会の議論を生かした形で、制度面の議論が進んでくれば、それも併せて、今年の議論としてはここまで来たという報告をさせて頂ければと思う。恐らく、市民にも当然情報として流れる形ではあるものの、気にしていないと中々目につかない。中間でまとめられれば、市民にも「そういうことがあったのか」と気付いてもらえることもあると思うので、様々な局面で情報を提供しながら幅広い議論を重ねて頂きたい。失敗するわけにはいかないで、何としても成功する施策を皆さんの知恵を絞って頂きたい。(仮称)鎌倉ロードプライシングのみならず、様々な方法があると思うので、それは当然のこととして引き続き検討したいと思う。

【事務局】11月に「交通計画ニュース」の創刊号を送らせて頂いた。今回の第8回検討委員会の内容についても次回のニュースに掲載したいと思う。

次回の検討委員会の日程については、先ほども説明したように、平成27年3月23日月曜日、午後2時から鎌倉芸術館の集会室で開催を予定している。委員の皆様には別途通知させて頂くので、よろしく願います。

【委員長】それではこれをもって本日の委員会を閉会する。

以上