

日時 平成 26 年 3 月 6 日（木） 午後 3 時～午後 5 時

場所 井上蒲鉾店 3F イベントスペース

議事

1. 確認事項

【事務局】 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、全て情報公開の対象としたい。

また、本日の会議の議事録についても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。

次に、第 11 回専門部会の議事録(案)については、事前に委員の皆さんに確認して頂いており、今回の内容で確定としたい。

【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) 自動車利用の抑制策（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】 今回検討しているロードプライシングを、「おもてなしプライシング」と言うのは姑息であると感じた。「おもてなしプライシング」では、鎌倉市民から色々な意見を引き出すことになるので、ロードプライシングの名称として扱うべきだと思う。その中で、公共交通で来てくれた人は便利になるように「おもてなし手形」を使って頂くなどの提案は良いと思う。ただ、「おもてなしプライシング」という言葉を使うことはやめた方が良い。

また、交通量が全体で 7 万台とあるが、「同じ日の鎌倉市への来訪者数」が分からないと意味がないと感じる。「鎌倉全体の来訪者に対し、車を利用するのはこれくらい」ということを把握するため、「同じ日の鎌倉市への来訪者数」と併せて出して頂きたい。

【部会長】 2 点の意見を頂いた。2 点目のデータについては、「車の割合が全体の 2 割」というのは良く聞くので、それを使えば分かるのではないか。論点はプライシングを行う場合に「公

公共交通の容量はどうか」という議論になるということか。

【●●委員】議論も必要だが、全体像を捉えることが必要である。来訪者による一種の外部不経済の問題で、来訪者全体が公共交通に乗ればプラスになるかもしれないが、来訪者の年間データや、混んでいる時のデータがあると良い。混雑する日の平均人数でも良い。

【部会長】これまでもデータを出して頂いていると思う。概ね、全体の2割が自動車、残りの8割が自動車以外の公共交通等である。

また名称について、ここで提案された内容は、明らかにロードプライシングではない。ロードプライシングという単語は1964年にイギリスの学者が作ったもので、これは課金するだけである。お金を払いたくない人は車で来なくなるという施策をロードプライシングという。それらには、地域通貨等の内容は一切含まれていないので、今回の鎌倉の施策は「おもてなしプライシング（仮称）」とした。この名称の是非は別として、ロードプライシングとは別の名称にしておかないと、「イギリスで50年前に作られたロードプライシング」を思い浮かべてしまう。

【●●委員】「おもてなし」は、ロードプライシングを実施したい人に有利に働く名称なので、別の名称が望ましい。

【部会長】前回の専門部会でも、●●委員から「名称と実施の中身が違う」という意見があった。それでは、改めて名称を決めるという提案で良いか。環境手形の拡大版の名称も、最終的には検討委員会で投票して決めた経緯もある。

【●●委員】ロードプライシングに関する交通政策として、鎌倉市が幅広く行うものであることから、「鎌倉式プライシング政策」などが良い。

【部会長】了解した。名前については、最終的に検討委員会で決めるという提案をしたい。

【●●委員】資料P.4に関して●●委員から意見があったが、「平成8年の11月で7万5千台」というのは、あくまでも試算だと思う。この7万5千台は、特定の一日の一定時間なのか、一日あるいは何日間かの特異日の平均か。

【事務局】実際に交通量調査を行い、午前7時から午後7時まで12時間測定した台数である。

【部会長】ある一日の12時間の実数ということか。

【事務局】流入交通量の具体的な数字は、第1回専門部会の資料P.26の「自動車交通の実体調査」のデータなので参照して頂きたい。今回の試算はこれに基づいている。

【部会長】混雑する日であるという認識で良いと思う。

【●●委員】渋滞の原因になる車両は、その内の大多数かもしれないが全てではない。午前 7 時から午後 7 時なので、7 万 5 千台が必ずしも分母ではない。例えば 10 時過ぎから混み始めて夕方 4 時か 5 時には解消されるということなので、前後の交通量が何時間か含まれている。今後課金時間について議論する中で、今は概算が良いが、試算の段階から時間帯を踏まえた台数にしなければ、前提条件がずれてしまう。

【部会長】時間帯によって課金対象の台数が変わってくるということである。

【●●委員】ロードプライシングのシステムを設置する場合の概算費用が資料に載っていないが、出入口が 9 箇所あるとどのぐらい掛かるのか。例えば、A の場所と B の場所との設置の仕方によって費用が違うのか。ストックホルム、ロンドン及びシンガポールのロードプライシングの機器というのは、全て違うと思う。例えば課金を 1,000 円徴収した場合、何年ぐらいで減価償却できるか等の計算はしているか。

【事務局】今の段階で費用を直接メーカーに聞くという訳にはいかないの、公表されているデータを調べてみたが、基本的にはほとんど情報が出ていない。また、先ほど説明したとおり非常に幅がある。例えば「ETC を一つ付けるだけで 1 億から 2 億円」と書いてあるものもあれば、「その中にはいろいろなシステムも入っていて、少し過剰な投資になっている」と書いてある場合もある。聞いた話では数百万円でできるというものもあり、この段階で費用を書くには少し幅があり、精度的に問題があると考え、資料に掲載していない。ある程度内容が決まった段階で、費用をメーカーに聞くことは必要だと考えている。

【●●委員】それに関して資料 P.4 の右下「ランニングコスト」のうち、資料 P.3 の「総収入の何%」という考え方もある。

【●●委員】着工したらいくらコストが掛かるか等は、現段階で何とも言えない。完全にお金だけ引き抜いてしまうようなワンストップ型の ETC もあれば、ゲートがあって 30km/h ぐらいで通過可能な ETC もある。地上機器の精度にも程度がある。

もう一つは、ETC カードのクレジットデータだが、課金システムの管理コストを鎌倉市で行うのか否かで、委託コストが変わってくる。

さらに、付帯する施策として、プライシングされた車に対して何らかのキャッシュバックをするのであれば、データが取れるような記録方式にしなければならない。その場合、費用は大幅に変わる。一方で、鎌倉市のロードプライシングだけのためにシステムを開発して、全部の車に付けるのは非現実的である。やはり既存のシステムに相乗りをした上でしか ETC は使えないと思う。あまりにも過剰なことを行くと、莫大なコストが掛かると思う。

ランニングコストに関しては、確かに公表データではこのようになるが、これは全国に何台

ETCの地上機があり、センターシステムが1箇所、それに何万台の車で割ると1台当たり35円という計算である。これを、鎌倉で行おうとすれば、9箇所のゲートに1万5千台が30日走るとしても、45万台で割ってもこの単価にはならず、もっと高い金額になる。30日分だけで済めば良いが、現実には保守期間は365日あり、ランニングコストももっと掛かる。私どもも色々なシステムを持っているが、この位のランニングコストで済むことはなく、ゼロが更に1個ついていても不思議に思わない。

【部会長】初期投資については今のところ分からないということである。ランニングコストについては資料に記載されているが、運用システムによって全然変わってきそうである。ランニングコストについては、より詳細なヒアリングが必要である。

【●●委員】その方が無難である。

【●●委員】今の段階でランニングコストは、少なくとも費用の半分を見ておくぐらいでも良い。

【部会長】そのとおりで、ロンドン・シンガポールでは、「総収入の何%」という情報しかない。

【●●委員】それは5割でも4割でも良い。

【部会長】ランニングコストについては、他都市の事例を参考とするのが良い。

【●●委員】ロードプライシングの費用と収入のバランスに関してだが、ロードプライシングを行うにあたって「単純にお金をとって流入量を削減する」ということだけのためにやるのか。ロードプライシングの地域外で車を降りてもらい、公共交通に乗り換える考え方もあるとすれば、ロードプライシングとセットで整理すべきものなのか。もし整理すべきものと考えているのであれば、そのコストも考えた方が良い。単純に料金所を何箇所造ったという話だけではなくて、パーク&バスライドの駐車場を整備する必要があるのではないか。また、今回は「課金するから最初から来ないで欲しい」という話にするのかによって、コストの話が違ってくる。

【事務局】●●委員の指摘のとおり、システムをセットで考えるのがベストだが、現在の鎌倉市は財政難ということもあり、先行的に課金をした上で、課金の使途については、その後道路や駐車場の整備に充てていくのが一番良いと考えている。

【部会長】それをコストと呼ぶことについては、非常に難しいと思う。

【●●委員】最終的にはそれほどの収入が見込めるレベルの課金をしなくてはいけない、という考え方でスタートせざるを得ない状況である。

【●●委員】資料 P.9 の効果や課題について、近隣地域を考慮しないといけないと思う。鎌倉地域でロードプライシングを行えば、自動車が地域外へ溢れることが考えられる。

【事務局】鎌倉地域を抜ける通過交通は、平成 8 年当時とあまり変わっていない。そのため、その通過交通が外に回ることは考えられない。また、実際にロードプライシングによって鎌倉に来る交通量が減少するため、周辺交通量が増加することもあまり考えられない。

【●●委員】鎌倉地域外から公共交通等で乗り換えようとした場合、駐車場を使うメリットがあると同時に、自動車が駐車場から溢れて困るというデメリットもあるはずである。特に、周辺市町村に対しては目配りしておくべきだと思う。

【部会長】逗子や藤沢市内の駐車場が溢れるということか。

【●●委員】藤沢等には利用しやすい駐車場が多くあるため、ロードプライシングにお金を払うよりは良いので、鎌倉地域外で駐車する需要も出てくるだろう。

【●●委員】実際、藤沢駅周辺は 1 日 1,000 円の駐車場が多くある。そこに車を停めて公共交通に乗り換えて来る人も増えていると聞く。

【●●委員】そのようなことも考えておかなければならない。

【●●委員】今後シミュレーションををすると思うので、その時のシナリオの前提をどう考えるかである。平成 8 年のシミュレーションの前提は単に「自動車で来ない」というだけであったが、公共交通への手段転換や時間の変更等も含めてシナリオに入れるのかどうか、専門部会で議論しておく必要がある。

【●●委員】環境手形やパーク&ライドよりも、藤沢の安い駐車場に停めた方が良いという可能性はある。

【●●委員】実際にそういう方もいる。

【●●委員】藤沢と鎌倉ではそれほど駐車料金が違うのか。

【●●委員】藤沢には鎌倉より安い駐車場がある。それを誤差として、考えるのかどうか決めておかないと、話が進まないのではないか。

【事務局】平成 13 年に「提言その 2」を取りまとめており、そのデータに基づいて説明する。先ず、当時の「自動車交通を抑制する」というロードプライシングの考え方についてアンケートを行った結果、ある程度は「お金を払うのであれば、車から公共交通に転換する」となり、JR や江ノ電を使って鎌倉に行くという回答が非常に多かった。一方、それでも自動車で

来るといった回答もあった。その中でシミュレーションをした結果、公共交通へ転換する割合の方が多かった。先ほどの、潜在的に鎌倉に来る車が少なくなるという考え方はこのシミュレーション結果に基づいており、JR や江ノ電で来る観光客が約 140%に増えるという結果である。また、周辺の市町村にはそれほど迷惑をかけないという結果であった。

【●●委員】反対に、藤沢に駐車することは、鎌倉地域周辺にとっては良いことかもしれない。

【●●委員】議論の前提として、「自宅から手段が変わるのか」や、「何が行動原因になるのか」についてはチェックしなかったのか、そもそも議論しなかったのか。

【●●委員】ある程度の議論の段階からは、周辺市町村にとって摩擦のない検討をした方が良い。

【部会長】資料 P.9 では、これまでの想定として逗子や藤沢を通って鎌倉に来る自動車がそもそもなくなるので、鎌倉地域周辺も混雑しない前提であった。今の議論のように、藤沢や逗子に駐車してから電車で来る方もいるかもしれない。しかし、それはシミュレーションでは分からないことであり、社会実験を実施しないと分からない。

【●●委員】この内容の検討については、少し詳細に行った方が良い。

【部会長】非常に重要な指摘を頂いた。

【●●委員】先ほどの●●委員の指摘のように、パーク&ライドと、「課金」の関係は重要だと思う。現在、パーク&ライドは利用者に金銭的な負担が掛かる。鎌倉地域に入るために課金されることは、かなり人格的に高い意識の方しか協力してくれないと考えていた。おもてなしプライシングを実施する前提ならば、パーク&ライドを利用するなら無料であるが、そのまま車で入るのだったら課金される、という選択肢が一般的だと思う。その代わり、負担して頂いた課金額で路線バスを運行し、そこまで自動車で来た方の駐車場も課金額で負担するといった発想が必要ではないか。商業者に課金額をバックしてもらうことは非常にありがたいが、その前提として駐車場整備やバス路線の無料化ということ、代替案若しくはセットで提案した方が政策として望ましいと思う。

【部会長】資料 P.7 に「高水準の公共交通と歩行空間を実現(プライシングを原資に活用)」と書いてあり、これをもう少し強調した方が良いという指摘である。また、海外の事例も非常に充実しており、ロンドンではロードプライシングを始めてからバスや地下鉄の環境が良くなっている。そのようなことを強調して提案するのは良い。

【●●委員】●●委員の指摘のとおり、ロードプライシングで課金され、鎌倉地域内でまた駐車場料金が掛かるため、駐車場利用に対し恩恵が得られるような施策が良いと思う。

それから、課金額を公共交通事業者にキャッシュバックする施策は大切だと思うが、駐車場を整備する予算が鎌倉市にはあるか。

【部会長】 駐車場整備には初期投資が必要である。

【事務局】 初期投資については、現段階であるとは言えない。鎌倉市の単独での整備は難しく、国・県と協議を行い、補助金等を活用しながら進めたいと思う。

【●●委員】 先ほどからロードプライシングでの課金を原資にバスや電車を良くするのは、ありがたい話であるが、実際ロードプライシングで課金して、自動車で鎌倉地域へ入るより、地域外の駐車場を利用した方が安い。その駐車場の建設コストや維持コストも掛かる中で、それは課金を原資に、地域内はバスで移動できるという枠組みにし、流入制限すれば良いと思う。

もう一つは、ロードプライシングの効果と課題で、来訪者の増加や公共交通の向上等、良いことばかり書いてあるが、現状として1日当たり7万5千台の自動車が来訪者全体の2割で、残りはバスや電車であり、公共交通に転換した後に、増加する利用者に対応する駐車場収容台数やバスの輸送量の余裕があるのかも大事だと思う。バスの場合は、時間どおりに運行できれば対応可能だと思うが、果たして電車も対応可能か。連休時の状況として、利用者はホームに入れないほど混雑していると聞いている。ホームを広げたり電車の運行本数を増やしたり、電車側にも何らかの投資をしなければならぬ可能性がある。その辺りも効果と課題として整理が必要である。金額までは示せなくとも、その費用は誰が負担するのかという議論はした方がよい。

【部会長】 増加する乗客へのサービス確保と向上が課題という意見を頂いた。例えば「次に、オフシーズンの平日の雨の日に電車に来てくれたら1,000円をお返しする」といった方法も考えられる。ピーク時観光客の分散化という効果も考えてみてはどうか。

【●●委員】 資料P.9の「プライシングの効果と課題」という箇所の商業者の部分は、良いことしか書いていないのだが、商業者にはとっては課題が多いと思われる。お父さん、お母さんがお休みの日というのは、圧倒的に土日祭日である。その日に課金をされるとなると、店を使うことによって数千円の別途費用が掛かり、逗子・横浜・藤沢よりも高い買い物をするようになってしまう。業態によっては顧客の減少というのは絶対にあると思う。課金をしたら、八幡宮に初詣に来る土日の人が減って平日増えるかと言ったら、そうではないと思う。川崎大師等、他のお宮に行く人も多くいるはずである。それが良いか悪いかは別にして、商業者は売り上げを保って生活を維持しているので、死活問題と捉える商業者が圧倒的に多くいることは、この専門部会でも認識して論議をしていくべきである。旧鎌倉の地域内では物

販も含めて商業者のことは別に良く、観光客と住民が快適に暮らせれば良いという結論では困る。

【部会長】貴重な意見である。

【●●委員】約10年前にこの議論をした時にも、●●委員が指摘したような議論があった。先ほどの議論も含めて、鎌倉に人が来ることが良いことなのか、悪いことなのか、という議論が必要である。私は駅の側に住んでいるが、特異日は小町通りが通れなくなる。観光客がお金を落としたら良いかもしれないが、歩いているだけならば、多く来てもらうと困る。容量超過の問題もあるので、適度な観光客数というものを考えた方が良いのではないかと。ロードプライシングだけではなく、鎌倉市の考え方として、人を呼ぶことを考えるのか、そうではなく適正な範囲でゆっくりできるようにするのは、大きな課題だと思う。

それからアンケートを見て、ロードプライシングで課金されても、駐車場料金が高くても、自動車で来たい人は何があっても自動車で来るのだと思った。ロードプライシングを交通政策としてどのように位置づけるのか。課金して自動車を減らすことがロードプライシングの本質という説明であったが、それと新たな施策は区分して考える。一方で、やはり市民にとっては混雑しては困るという考え方もある。流入規制に視点を置くのか、流入規制しながらサービスもするのか、考える必要があると思う。これが特異日だけで実施できるとは思えない。

【部会長】確認だが、●●委員の店に来る藤沢等からの利用者は、今は当然無料なのだが、混雑のために、余計に時間を取られているのか。

【●●委員】そのとおりである。

【部会長】それを我慢して来ている訳だが、その混雑がなくなるとしたらどうか。

【●●委員】1,000円という金額もまだ決まっていない訳で、それをした時にどうなるかはまだ分からない。

【部会長】まさにプライシングというのはそのような思想であり、時間を取られない代わりにお金を払うというものである。非常に重要な指摘であり、これも是非検討したい。

【●●委員】京都の観光施策は政策的にとてもうまくやっていると聞いたことがある。要するに、2月のようなオフピーク時に、メディアで京都に行こうとPRしている。それにより観光客が平準化されれば商業者にとっては良い。今回のロードプライシングの目的も自動車交通の平準化である。資料P.4の超概算の試算結果に、ケース3で日・祝日、ケース4で土日・祝日とあるが、日曜だけ行えば土曜が増えるに決まっている。そういう意味で一番多いケー

ス4を考えると、1年の3分の1で実施することになる。ケース1のように、特異日に実施する場合、周知はどう行うのかという課題がある。自動車の観光客に分かりやすくするためには、1月前半、ゴールデンウィーク等、分かりやすい設定にしないといけない。統計上の特異日を細かく知らせても、実施日が分かりづらくなることにもなり兼ねない。実施する場合にケース4は非常に分かりやすい。このようなことも念頭に詳細な検討が必要である。

【●●委員】ロードプライシングには問題点や課題が多くあるが、観光業界や交通事業者の立場としては、全面的にロードプライシングを実施するという考えか。

【●●委員】正直に言って、こちらからやりたい、やりたくないという話ではない。あくまでも「公共施策としてやるべきだ」という話であれば、公共交通として協力するが、こちらから絶対にやってくれ、という話では決してない。確かにバスは走りやすくなるかもしれないが、逆に言えばそれに伴ってかなりの出費も考えられ、それが良いのか悪いのかは正直分からない。あくまで我々は関係する事業者である。主体は行政であり、鎌倉地域で商売をしている以上、それに従っていくということである。そのため、絶対にやって欲しいという話でもなく、絶対にやめて欲しいという話でもない。枠組みが決まらないと損なのか得なのかも分からない。

【●●委員】了解した。資料P.1の「ロードプライシングは商店街の全員が賛成すること」とあるが、ある商店街の方に聞いたところ、「車が入って来るだけでは商売にならない」、「自動車で買い物に来る人は多くいるので、流入規制は良くない」という意見があった。商業者全員の同意を得るとするのは非常に大変だと思う。

【部会長】それは、市長がタウンミーティングで市民の方に説明されるのだと思う。合意形成については市長がやることである。

【●●委員】先日の検討委員会で、市長がロードプライシングについて検討するよう要請があった。忙しいだろうが、検討委員会にも参加して頂きたいと思う。特に市の大事な施策として取り上げようとしているのなら、それぐらいの熱意があっても良いのではないか。

【部会長】先ず、市長と議論するための題材を我々が議論しているということになる。

【●●委員】ロードプライシングを実施した場合に商売に影響するから嫌だという人、自家用車が利用できなくなるから嫌だという人がいる。一方、車の渋滞がなくなって地域の生活が安定するという人もいる。そのバランスにこの問題の難しさがある。「ロードプライシングとはこういうものである」というイメージをよく考えないとうまくいかないと思う。ロードプライシングにも幾つかの方法があるので、それらのケースを示して、後は市民に意見を聞き

て選択してもらうことが良いのではないか。どうしても観光客等の話になるが、市民としては迷惑だということと、いざ自動車を利用しようとした時のバランスを考え、幾つかの案の中から、「これならできそうだ」、「これはここを変えればできる」、あるいは「これは無理だ」といった結論になるのではないか。

【部会長】本日は非常に重要な議論があったので、これらの議論について26日の検討委員会で報告させて頂く。資料P.11~12に幾つかの選択肢があるが、本日の議論では結論を絞らず、様々な意見が出されたということにした方が良く考える。

【●●委員】どのような方法で実施するのか、人それぞれイメージが異なる。ETCなのか、ゲートを造るのか、そのようなイメージがまだ湧いてこない。

【●●委員】おもてなしプライシングというイメージと一緒に思うが、一般的に市民の方は鎌倉地域外から来る自動車のことだけを対象として考えていると思う。まさか自分たちも自動車で移動した際に課金されるとは思っていないだろう。

【●●委員】ロードプライシングにより自動車を利用する人は課金されて困るというのは、政治家にとっては市民が離反する要因にもなる。そのように政治的にも淘汰されると考えれば良い話である。

【●●委員】今後、鎌倉市でこのようなシステムを行う時に、料金とコストの問題をどう考えるのかということだが、これまでの説明は、初期投資は税金と補助金で賄って、運営コストだけ回れば良いと聞こえる。それは違うだろうと思う。そういう枠組みのシステムを導入することについて、市民にコンセンサスを得られるのか。本来ならばその導入費用をどこかで回収する必要があるのではないか。

また、機械装置については、何年か経つと必ず設備更新の必要がある。あるいは5年経ったらシステムを総更新するといったように、システムを始めてしまったら二度とやめられない。仮に、初期の第1段階は補助金と税金で良いのかもしれないが、その5年後10年後のシステムを総交換するコストに、もう一度税金を使う訳にはいかない。運営コストは全部料金の中で賄うのであれば、そのような更新費用も含めて考えないといけない。システムの投資は多額の費用が必要で、サポートされなくなれば更新するしかない。その辺の運営費用も詳細に考えておかないと、市民の納得は得られないと思う。

【●●委員】ロードプライシングを実施したことにより、どれだけ市内の経済が潤うのか、プラスになるのかマイナスになるのかということも考える必要がある。大きな政策転換をやるのであれば、もう少し幅広い検討が必要である。

【●●委員】鎌倉市は、藤沢市や神奈川県、国民に対し、はっきり「これなら良いと考える」と言える施策にしないとイケないと思う。資料P.12に課金方法があるが、これをパス・定期的のように考えてはどうか。パスなら1日当たり50円で済むが、パスを買わない人は毎回一定額を支払う。そのような判断をはっきりさせる必要がある。パスを買っても実際は毎日使わないため、1日当たり50円で済む人は少ないかもしれない、といったことも精査する必要がある。

【部会長】資料P.12の課金額の表は人によって意見が違ふと思うので、相当に議論が盛り上がると思う。

【●●委員】課金のゲートで金額を変えるのは簡単だと思うが、鎌倉地域内か否かで課金額に差を付けるとしたら、システムチックにやろうとすれば、より多額の初期投資が必要だろう。

【●●委員】パスを持っている人は安くすればよい。

【●●委員】そのパスをどのように認識するか。

【●●委員】車に貼れば済む話である。

【●●委員】そうすると、パスもETCカードも読み取れるシステムが必要になる。何らかの形でETCカードに情報を書き込むようにすれば、それもまたお金が掛かる。

【●●委員】ETCを持っていない自動車はどうするかという課題もある。それと同じでパスを貼ってない場合は認識できない。今は鎌倉ナンバーがないので難しい。

【部会長】やはり、企業メーカーに対するヒアリングが必要である、ということを検討委員会で強調したい。今日は非常に有意義な議論ができたと思う。先ほど●●委員に整理して頂いたように、色々な選択肢を用意して、様々な議論が出たということを検討委員会で報告する方向で良いだろうか。今後の検討課題としては、ロードプライシングに代わる名称を考えると、早くメーカーにヒアリングすることである。

【●●委員】名称の提案については、パーク&ライドとの関連を含めたものにしないと意味がないということで、「鎌倉式ロードプライシング」といったように、他都市の導入事例とは区別するものとしてはどうか。賛成と反対の人はすぐに反応するものだから、その紛糾を呼ばないために「鎌倉式」程度にしてはどうか。

【部会長】了解した。幾つか名称の候補を出すことにする。

(2) 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

【部会長】議題の2番目にある、ロードプライシング以外の案について意見を伺いたい。

【事務局】ロードプライシング以外の抑制策の提案だが、新たな意見があればということで提案用紙を配付したが、今のところ提案は頂いていない。前回の議会でロードプライシング以外に抑制策として、●●委員から「交通規制を一緒に考えたらどうか」という提案と、●●委員から「カーシェアリングをしたらどうか」という提案があった。そのことについて検討したいと思う。

【●●委員】パーク&ライドに近い話なのだが、鎌倉市外のパーキング事業者等の扱いも考えた方が良くと思う。今まで議論では鎌倉市内の駐車場に限っていたが、市外でも鎌倉市に登録すれば、システムが利用できるという考え方もある。

【●●委員】ロードプライシングそのものについては、課金するだけの施策である。しかし、2番目のロードプライシング以外の自動車抑制について、パーク&ライド方式と併用するという考え方は、まさしくロードプライシング以外の自動車流入施策になるのではないか。現在、国道134号沿いの駐車場は、7月・8月はパーク&ライドには使えないことになっている。ロードプライシングをパーク&ライドと一緒に実施するのであれば、それらの扱いも検討した上で考えるのが、自動車利用の抑制に繋がると思う。

【部会長】その件について可能性があるのか、事務局に確認したい。

【事務局】パーク&ライドは、社会実験から始まり平成13年から本格実施しているが、国道134号沿いの駐車場は7月・8月は満車になることから、この期間のパーク&ライドは遠慮させてほしいと、駐車場管理者から伺っている。これについても実態を調べ検討したい。

【部会長】議題2は、元々は前回の検討委員会で市長が「ロードプライシングについても議論した方が良く」と要請があり、この専門部会で議論が始まった。それまでの議論はロードプライシングではないことを議論していたのだから、それについても引き続き議論すべきだという意見に沿ったものである。今のところは交通規制及びカーシェアリングの話が出ているので、その他にも意見を伺いたいということである。ロードプライシングと絡まないもので、ロードプライシングより良いものがあるかもしれないので、そのような意見を出して頂きたいという趣旨である。カーシェアリングについて説明頂きたい。

【●●委員】カーシェアリングというのは、いわゆる地方自治体等が実施しているものではなく、個人や会社がプライベートでやっているもので、今は利用者が増えているという話である。自動車を持たない方が、短時間だったらカーシェアリングを利用した方が経済的にも負担が少ないということであるが、いかがだろうか。

【部会長】確かに今はコインパーキングでもカーシェアリングを行っている。

【●●委員】そのとおりで、6時間以内ならば車を持たない方が経済的だと聞いている。6時間を越しても、レンタカーと違ってガソリンを満タンにして返さなくても良い。使ったお金も費用に含まれており、無人の対応である。駐車場に行き、事前に携帯電話で登録すると、ロックされた鍵が開き、返却時にはチャージすれば車もロックされるというシステムで、利用者が倍増したという。

【部会長】それは提案としては鎌倉市民に利用して頂くイメージなのか。

【●●委員】このようなシステムを鎌倉で作り、皆がそれを利用すれば、鎌倉まで自家用車を使わずにJRで来て、カーシェアリングを利用して観光すれば楽ではないかと思い提案した。

【●●委員】観光客に利用して頂くということか。最近はマンションにカーシェアリング付きのものもある。

【●●委員】本日持参した記事は千代田区のものである。

【●●委員】あるレンタカー会社では、パーク24でカーシェアリングを行っている。そのカーシェアリング事業者と駐車場事業者が一体となり、鎌倉市内の駐車場を利用した場合に料金を割安にしている。この方法は駐車場事業者の損失補填は考えていないので、それらの損失をどう考えるのが課題ではないか。

【●●委員】カーシェアリングはイニシャルコストを省略しているだけの話であって、自動車交通量自体は減少しないと思う。

【●●委員】それはそうかもしれない。

【●●委員】下手をすると増えるのではないか。

【●●委員】ロードプライシングには敵みたいなものであるかもしれない。

【●●委員】自分で自動車を持たない人であれば結果として増やすことになるかもしれない。

【●●委員】当初は自動車を持ってない人がカーシェアリングをするということだったのだが、実は2台目を持つには費用が高いという理由でカーシェアリングを利用する人もいる。

【事務局】鎌倉市内では、二階堂・浄明寺地区は鎌倉交通不便地域であり、大塔宮から先はミニバスが入ることができない。ジャンボタクシー等を借り上げると非常に高額になるので、先頃「超小型モビリティ」という2人乗りの電気自動車の試乗会を開催し、地域でシェアリングができないかという試みを実施したところである。今回提案して頂いたカーシェアリン

グに関しては、指摘があったとおり渋滞対策にはならないと考えている。

【部会長】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は、引き続き検討していきたい。

(3) その他

【部会長】新規循環バスの意見書に対する回答について、事務局から説明して頂きたい。

(事務局から資料の説明)

【事務局】新規循環バスの意見書に対する回答案を作成したので、確認していただきたい。
なお、これと同じ陳情が鎌倉市議会において提出されており、昨日本会議において不採択となっている。

【部会長】これらを含め意見を伺いたい。

【●●委員】地域循環バスの回答書の中で、文面を修正した方が良いものがある。最後に「乗り入れ禁止に関してはハイデッカー車ではないかとのことである」というのは、それを禁止した方が良いということなのか。この回答よりかは、「ハイデッカー車は入れない」とした方が良いのではないかと。ハイデッカー車がどうしてここで急にでてきたのかが分からない。

【●●委員】2階建てバスを禁止しても意味がない、という意味合いだと思う。

【事務局】意見書では、「住民ニーズに適した交通政策提案の中で、2階建てバスの乗り入れ禁止」ということであった。

【●●委員】そうであれば、ハイデッカー車と書かなくても、入れないのだから問題ないと答えれば良い。それから安全性についての3行目のところを市民に答えるなら「交通管理者から」と言うより、神奈川県警や鎌倉警察署と言った方が分かりやすい。

【部会長】では、今の指摘のところを直して頂きたい。事務局から他に如何か。

【事務局】最後に、第6回鎌倉市交通計画検討委員会は3月26日水曜日の17時から、鎌倉芸術館の会議室で開催するのでよろしくお願いする。

【部会長】何か最後に発言はあるか。ないようであれば、26日は議場に傍聴の方もいると思うが、よろしくお願いしたい。

以上