

**地方公共団体のスーパーシティ提案についての
国家戦略特区WG委員等によるヒアリング（鎌倉市）
（議事要旨）**

（開催要領）

- 1 日時 令和3年5月17日（月）15:35～16:10
- 2 場所 永田町合同庁舎703会議室等（オンライン会議）
- 3 出席者

＜自治体等＞

松尾 崇	鎌倉市長
千田 勝一郎	鎌倉市副市長
比留間 彰	鎌倉市共生共創部長
宮寺 通寿	鎌倉市共生共創部次長兼デジタル戦略課長
天城 秀文	鎌倉市共生共創部政策創造課担当課長
萩野谷 幸男	鎌倉市まちづくり計画部次長兼都市計画課長
隈 研吾	鎌倉市スーパーシティ構想リードアーキテクト 建築家
南雲 岳彦	鎌倉市スーパーシティ構想アーキテクト 一般社団法人スマートシティ・インスティテュート理事
加治 慶光	鎌倉市スーパーシティ構想アーキテクト 鎌倉市スマートシティ推進参与

＜国家戦略特区ワーキンググループ委員＞

座長	八田 達夫	アジア成長研究所理事長 大阪大学名誉教授
座長代理	原 英史	株式会社政策工房代表取締役社長
委員	秋山 咲恵	株式会社サキコーポレーション ファウンダー
委員	阿曾沼 元博	医療法人社団混志会社員・理事
委員	安念 潤司	中央大学大学院法務研究科教授
委員	落合 孝文	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 パートナー弁護士
委員	菅原 晶子	公益社団法人経済同友会常務理事
委員	中川 雅之	日本大学経済学部教授
委員	八代 尚宏	昭和女子大学グローバルビジネス学部特命教授

＜情報・デジタル、個人情報保護の専門家＞

平本 健二	内閣官房政府CIO 上席補佐官（スーパーシティ／スマートシティにおけるデータ連携等に関する検討会 委員）
-------	--

＜内閣府地方創生推進事務局＞

山西 雅一郎 内閣府地方創生推進事務局次長
佐藤 朋哉 内閣府地方創生推進事務局審議官
喜多 功彦 内閣府地方創生推進事務局参事官

(議事次第)

- 1 開会
- 2 議事
 - (1) 提案内容の説明
 - (2) 質疑応答
- 3 閉会

○喜多参事官 本日は、御多忙のところ、御出席いただき、誠にありがとうございます。
鎌倉市からヒアリングを実施いたします。

まずは自治体より提案内容について10分程度で御説明いただき、その後、質疑応答を全体で40分程度を予定しております。

質疑応答の際の司会は、八田先生にお願いいたします。

それでは、自治体より提案内容の説明をよろしくお願いいたします。

○松尾市長 皆さん、こんにちは。鎌倉市長の松尾です。本日はよろしくお願いいたします。

それでは、資料を共有させていただきます。

1 ページ目のスライドを御覧ください。これは中世の鎌倉と現在の鎌倉の地形を比較したものなのですが、御覧のとおり、鎌倉の中心市街地は、中世からの都市構造をそのまま引き継いでいます。三方が緑に囲まれて、一方が海に開ける個性的な地形は、古都としてのまちの魅力を際立たせる一方で、交通渋滞や災害への脆弱性といった課題を抱える原因ともなっています。

2 ページ目にまいります。鎌倉のスーパーシティは、私たちが目指す誰もが生涯にわたって自分らしく安心して暮らせる共生社会の構築、共生社会の共創に取り組むもので、このまちを次世代に責任を持って継承していくために取り組むものです。

我が国の財産であります歴史的風土、中世から引き継ぐ都市構造と谷戸や切通しといった自然地形、また、豊富な歴史的・文化的遺産の保存、継承と、安全で安心な市民の暮らし、活力ある地域づくりといった、これまで両立が困難とされてきた歴史や自然と人との共生ということに取り組んでいきたいと思っています。

さらに、これまで豊かさの指標としてきたGDPに代わるものとして、市民の心や身体、社会の豊かさ、幸福度合いを見える化する指標を確立しまして、鎌倉から世界一幸福な共生社会の構築を目指していきたいと考えています。

3 ページを御覧ください。鎌倉のスーパーシティの推進に当たりましては、市民の Well-Being の共創を中心に据えて、それを支えるためにデータ・テクノロジーを活用することを大原則とします。

市民の暮らしとともに先端技術を活用する舞台となるまちの在り方も、しっかりとデザインすることが重要であると考えておりまして、隈研吾先生をリードアーキテクトに招きまして、隈先生にまちの在り方について定義していただきました。

隈先生、この後の説明をお願いいたします。

○隈リードアーキテクト 隈でございます。

地球環境、カーボンニュートラルと社会活動が寄り添う次世代のコミュニティーを提案いたしました。私自身が鎌倉で育って、この場所の中世以来の歴史の深さ、海、山の自然に恵まれて、それがいまだに感じられるという潜在的可能性を熟知しております。

その自然資源を守り、さらに力強く再生させながら、鎌倉らしい自然とカーボンニュートラルな自然素材を活用した都市、デジタルテクノロジーと生活のシームレスな融合によって、可能となるような優しく温かい新しいコミュニティーを創造したいと思います。

コミュニティーと自然とテクノロジーは、普通はある種矛盾したものと捉えられると思うのですが、今回は鎌倉という特別な場所で三つが両立する。それによって世界を牽引して、世界の人々を吸引するような新しい都市モデルをここに作りたくて考えております。

○松尾市長 ありがとうございます。

続いて、5 ページ目の説明に入ります。鎌倉の地形は、交通渋滞や災害への脆弱性といった課題を生じさせる原因ともなっています。中でも慢性的な交通渋滞は、市民の移動や物流にも支障を来しておりまして、休日は外出しない、休日に外出する際には、朝早くに出かけて、夜遅くに帰宅するなど、時間的・経済的な損失とともに、バスなどの公共交通やさらには救急車の遅れなど、市民生活に深刻な影響を及ぼしています。特に市内に多数ある高度経済成長期に開発された住宅地の一斉の高齢化によって、これらの課題は深刻さを増しています。

鎌倉市と同じく観光地である京都市と比べますと、単位面積当たりの観光客数が約 8 倍、鎌倉は年間で延べ 2000 万人の観光客にお越しいただけますが、本市においては、災害時に市民や来訪者が安全に避難できる環境も確保しなければならないと考えています。データやテクノロジーを活用して、自然環境や歴史的風土を損なうことなく、これらの課題を解決して、市民生活を豊かに、誰もが生涯にわたって自分らしく暮らせる共生社会を実現します。

6 ページ目です。ここからは主な先端的サービスの概要について説明します。

慢性的な交通渋滞の解消として、ロードプライシングを中心とした交通需要マネジメントに取り組んで、スムーズな移動環境を確保した上で、ヘルスケア、防災、デジタルガバメント、デジタルトランスフォーメーション、コミュニティー、市民参加、社会・文化のつながりの領域に取り組んでまいります。

本市の長年の懸案事項であります交通渋滞の解消、ロードプライシングを中心とした交通需要マネジメントについて説明します。

7ページ目は、交通需要マネジメントの全体像です。

交通渋滞解消に向けて、ロードプライシングによって流入車両の抑制に取り組みます。ロードプライシングは、一定エリアに流入する車両に課金するもので、それによって車両の流入量をコントロールします。

本市の地形は課金ポイント設置に非常に適しておりまして、市街地に入る道路の12か所に設置することで実施が可能となります。

8ページ目は、ロードプライシングの具体的な内容です。

ETCに加えて、補完措置としてAIカメラを設置して、ナンバー認識の技術を活用し、対象車両を特定して課金します。

さらに道路や駐車場の混雑状況を把握して、それに応じて課金額を変動させるダイナミックプライシングの実施についても、事業者公募における技術提案を受けており、技術的には実装可能な状況ですが、ここで障壁となるのが課金の根拠となります。

9ページを御覧ください。これまで鎌倉市では、総務省や国土交通省と協議を重ねまして、地方税法に基づく法定外税による課金を検討してきたところですが、申告納税制度を原則とする課税では、カメラやETC2.0などによって車両通行時の課金を必要とするロードプライシングでは、活用ができないなどの理由によって実施が困難です。

そのため、スーパーシティの提案では、道路無料公開の原則との整理が必要となりますが、まずロードプライシングの課金を道路使用料と捉えて、道路環境の維持を目的とする、道路管理の考え方を、例えば渋滞の解消や周辺環境への影響、軽減にまで広げることなどによって、地域の流入車両に課金することを可能とする制度の改正を求めます。

また、地域への流入車両を抑制すること自体を目的として課金をすることを可能とする新たな法的枠組みの構築につきましても、可能性があれば、幅広に各省庁との協議検討を深めていきたいと考えています。

古いデータになりますが、2012年の我が国の渋滞損失は年間12兆円です。一人当たり年間30時間の損失とも言われています。これを軽減することで、経済的損失を抑え、また、CO₂排出量の低減に取り組みます。

このようにテクノロジーによる総合的・戦力的な道路管理の実現は、同様に課題を抱える都市、特に新興国に対してロールモデルになるものだと考えておりまして、鎌倉の国際的知名度の上昇にも大きく貢献いたします。

10ページを御覧ください。鎌倉の特徴的な地形である谷戸地域では、高齢化の進行や移動困難による買物、医療機関へのアクセス不便などが深刻な状況です。さらに災害時には、谷戸に至る道路が土砂崩れなどで寸断された場合に、その先の地域が孤立してしまうなど、安全面での不安や課題も抱えています。

近年、災害が激甚化して、本市におきましても、一昨年台風15号、台風19号では、が

け崩れによる道路の遮断、停電などが多くの場所で発生しまして、自衛隊への救助要請も行ったところです。

そこで、ドローンによる物資の搬送をはじめ、遠隔医療、服薬指導、さらには物流版Uber等のスマート物流インフラを導入することで、住民の不安を払拭して、さらには谷戸地域の価値を高め、高齢化の進行、人口減少に歯止めをかけたいと考えております。

11ページを御覧ください。谷戸の奥へのアクセスは、幹線道路から長く延びた、車がすれ違うのが困難な細い道を利用しなければなりません。

一方、ドローンの活用によりまして、丘陵部にアクセスすれば、効率的に移動・輸送ができるようになります。しかし、ドローンの飛行に当たっては、所有者の承諾が必要となりますが、丘陵部の地権者全ての承諾を得ることは、不在地主や相続もあり、現実的ではありません。そのため、告示等によるみなし承諾の取得など、民法上の所有権の侵害とならない規制緩和が必要です。

12ページは、山間部や谷戸を飛ぶドローンのイメージとなります。

13ページは、鎌倉の町の構造と今後の町づくりの進め方です。

鎌倉市には深沢地区というこれからまちづくりを行う約31ヘクタールの広大な土地がありますが、スーパーシティの取組では、まずはブラウンフィールドである既存の市街地での課題解決に取り組んで、そこで得た知見を今後整備が進む深沢地区の新たなまちづくりに生かしていきたいと考えております。

深沢のまちづくりで得た成果を既存の市街地にフィードバックして、全市域を対象に継続的にまちの魅力・機能を高める未来への循環サイクルを確立していきます。

14ページ目です。リードアーキテクトの隈先生が定義されたように、これからのまちづくりは、人と自然との共生を中心に組み立てていくことが必要で、道路などのハードに制約を受けることなく、時代に合った新しい発想を取り入れることが求められます。この点につきましては、リードアーキテクトの隈先生とこれまで議論を重ねてきたところです。

先ほど御紹介したとおり、深沢地域では、現在、区画整理によるまちづくりを進めていますが、特に深沢地区のまちづくりにおいては、従来の規制にとらわれることなく、設計に自由度を持たせていきたいと考えています。

具体的には土地区画整理法による施行区域内の道路幅員や公園面積などの規定、道路法や都市公園法に定められた基準の緩和などです。

最後に15ページ、本市のスーパーシティの取組を市民とともに見える化・共有化し続けるモデルを御説明します。

スーパーシティの推進に当たりましては、市民のWell-Being、デジタル、まちのリ・デザインという本市のスーパーシティを構成する3層構造が正しく機能しているかを市民とともに常に確認をして、進化させていくことが重要であると考えています。

そのため、本市のスーパーシティでは、幸福学の第一人者である前野隆司先生を参与としてお招きしまして、一般社団法人スマートシティ・インスティテュート、一般社団法人

コード・フォー・ジャパンとともに、鎌倉ならではの幸福の在り方を見える化して、定量的な評価を基に、鎌倉市スーパーシティを継続的に進化させるモデルの構築にも同時に取り組んでいきます。

これは市民アンケートやオープンデータ、センサーデータなどによって、スーパーシティがもたらす市民の幸福感や暮らしやすさの因子を抽出して、Well-Beingの状態を見える化することで、スーパーシティに関する市民の理解を促すとともに、市民とともにワークショップなどを通じて、共有する形で進化させて、定量的な評価を基にスーパーシティを継続的に進化させていく日本初のモデルになると考えております。

以上で私からの説明を終わります。どうもありがとうございました。

○八田座長 分かりやすい説明をどうもありがとうございました。

それでは、質問をお願いしたいと思います。中川さん、どうぞ。

○中川委員 ありがとうございます。

ロードプライシングを中に入れた提案で、本当にぜひやっていただきたいと思うのですが、私自身、ロードプライシングがいいと言いながら、実際の制度に落として考えたことがないので、不勉強な環境の中での質問になってしまって申し訳ないのですが、2点、質問させてください。

ロードプライシングにした場合に、恐らくナンバープレートを撮影して、請求書を送って、その請求書に従って払っていただく。払っていただけない場合は、罰金を科すとか、あるいは差し押さえに結びつくような、最後まで持つていく制度とする必要があると思うのですが、それは道路使用料のような仕組みで大丈夫なのでしょうかということの一つです。それを1点、質問させていただきたいことです。

もう一つは、道路使用料ということになると、入ってくる先というのは、鎌倉市さんというよりは、道路管理者に入ってくると思うのですが、私が専門にしている学問分野では、ロードプライシングで得られた収入は、鎌倉市さんはどこに入ろうといいと言うかもしれませんが、ロードプライシングで入ってきた収入を例えば交通容量の拡大などに再投資をする。非常に混雑をしている道路に対してロードプライシングをして、それで得られた収入について、環状道路とか、交通混雑を緩和するようなものに再投資することによって、最適な交通環境が整うようなことが知られているのですが、ロードプライシングによって得られた収入の再投資まで考えたときに、鎌倉市さんに収入が入らないで、道路管理者の収入になるような体系で大丈夫なのでしょうかという御質問をさせていただきたいと思います。

○松尾市長 ありがとうございます。

少し細かい内容になりますので、担当部長から説明をさせていただきます。

○比留間部長 私から御説明をさせていただきます。

1点目の請求の関係なのですが、道路法でやった場合に高速道路を考えますと、高速道路で集められなかったお金については、後から2倍にして請求をするという事例も

あるようで、そういう徴収の仕方があるのではないかと我々としては捉えております。

もう一点の道路管理者に対するお金が入ってくるという部分なのですが、確かにおっしゃるとおり、道路は鎌倉市道のものもありますし、県道の部分もございます。そういう点で管理者とロードプライシングをやる実行主体というのが、ねじれているところの調整をしていかなければいけないと思っています。

今回、我々が御提案をさせていただいている内容につきましては、交通容量の改善、再投資ということだけではなくて、道路の管理をしていく概念をもう少し広げて、例えば歩きやすい道路環境とか、過ごしやすいCO₂の少ないまちづくりとか、周辺道路の周りの環境を維持していくとか、そういうところにまで概念を広げて、まちづくりに再投資をすることができないのかということを考えております。

以上です。

○八田座長 中川さん、よろしいでしょうか。

○中川委員 分かりました。ありがとうございます。

○八田座長 平本さん、どうぞ。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 御説明の中で幸福感とか、そういうお話があったと思うのですが、今でも鎌倉市さんはAIスピーカーを使ったり、人流データなども使ったりされていると思うのですが、そういうような既存の取組を含めて、具体的に参照データモデルというか、幸福度に対する取組のところを具体的な一例か何かを教えていただくとありがたいのですが、よろしく申し上げます。

あと、データ連携の話が絡んでくると思うのですが、その関係なのですが、よろしく申し上げます。

○南雲アーキテクト 私から説明します。

これはデジタル化のいろんなソリューションをやっても、それによって本当に市民が幸せになるのかどうかということが抜け落ちたままではいけないというところから発想が来ています。

3レイヤーでやる意味は、まず、最初にどんなまちなのか。公園とか、道路とか、緑などをオープンデータで測っています。なので、ここは非常に混雑しているとか、病院へのアクセスが遠いとか、緑が少ないとかというのは全部分かっているのです。

そこに対していろんなデジタルテクノロジーを当てていった場合に、環境が改善する。その次に主観的にそれが住民にとってWell-Being、幸せでいいことなのかということが取れるかどうか、これをアンケートで調査しようということです。

アンケートも二つの種類を用意してまして、一つは、一人一人にとっていいかどうかということです。もう一つは、日本の場合は三方よしという言葉があるので、周りの人にとってもいいように見えますかという問いを入れようと思っています。これは鎌倉らしさの一つになると思います。

環境を測っていく部分と主観を測っていく部分に相関が取れるということが分かっている

ます。それが最終的にWell-Beingのインデックスにどういうふうにはねていくかというものを見ながら、デジタルソリューションの適用というのが市民の求めたものかどうかの検証することをやっていこうと思っています。

やっているうちに、何が鎌倉市の特徴なのか、鎌倉市にとっては、子育てがとても幸せに効くのか、女性の活躍がとても重要なのかということが見えてくると思います。そういった鎌倉市の幸せの要因を抜き出した形でモデル化していく中で、自分たちの自信につなげていきたいということを考えています。

○中川委員 ありがとうございます。

○八田座長 ほかにございませんか。

私からは、先ほど中川さんがお聞きになった問題を詳しく伺いたいのですが、実際のロードプライシングの料金の取り方は、どういうことを考えていらっしゃるでしょうか。

初期にやったところでも、ちゃんと改札を造って、そこで手渡しで料金を取るという、昔の高速道路みたいなやり方でやっていたところももともとはあります。

その次は、ETCのようなカードを使う。日本全国のもをここに使うわけにはとてもいかないでしょうから、鎌倉で発行して、それを持った人しか入れない。そのカードを持っていなければ、先ほどのように物理的に手渡しで料金を取るということも考えられると思うのですが、ここでお考えになっている具体的な方法というのは、どういうことなのでしょうか。

○松尾市長 手渡しの料金所ということは想定しておりませんで、ETCとナンバーの読み込みによって課金することを検討しています。

○八田座長 国のETCをお使いになるということですか。

○松尾市長 そうです。

○八田座長 分かりました。

阿曾沼さん、どうぞ。

○阿曾沼委員 ブラウンフィールドとグリーンフィールドの循環を非常に大きな柱にされていると思いますが、土地の用途区分変更によって深沢地区でおやりになりたいこと、旧市街での区画整備は難しいのだろうと思いますが、市街地と深沢地区において、用途区分をどう具体的にしていきたいとお考えですか。

○比留間部長 私からお答えさせていただきます。

用途というゾーニングというよりは、かなり広い地域になっています。鎌倉市の中で拠点となる地域を三つ整備していきたいと思っています。

皆さんが鎌倉として強く意識される鎌倉駅周辺、古都中心市街地の拠点という位置づけをしております。

大船駅は、横浜との境になるのですけれども、交通結節点である大船駅周辺では、都市的な土地利用が進んできていますので、業務の活性化などということを考えています。

深沢地域については、今、広大な土地が広がっておりまして、これからまちづくりをし

ていくところで、今、用途的には工業系の用途になっているのですが、ここは区画整理と再開発地区計画等をかけて、用途を商業などが入れるような形にしていきたいと思っています。

ただ、根底のまちづくりというのは、先ほど隈先生からおっしゃっていただいたように、従来のゾーニングとか、ハードに縛られたまちづくりではなくて、少し自由度を持たせて、人とコミュニティーが中心になるような環境、カーボンゼロを実現できるようなゾーニングをしながら、まちをつくっていききたい。それを旧市街地と新しいまちづくりで回していけたらいいと考えています。

○阿曾沼委員 もう一つ教えていただきたいのですが、ロードプライシングについてお尋ねしたいのですが、鎌倉市は従来から渋滞緩和に関して、色々な対策、手を打ってこられたのだと思います。今まで打ってこられた対策にプラスして、今回のロードプライシング提案の組合せで更なる効果的な手を打たれたいということだと思いますが、どんなふうに組み合わせていくのか、規制改革の項目も含めてお話いただければと思っております。

○松尾市長 ありがとうございます。

これまで鎌倉市としては、例えばパーク・アンド・ライドといいまして、中心地の外側の駐車場に止めていただいて、そこから公共交通に乗り換えて、中心に入ってきていただく取組とか、あとはバスや鉄道が周遊で乗れる環境手形という取組や、歩行者尊重道路ということで、歩行者が安全に歩ける道路を造っていくような取組などをしてきました。

ただ、これらは渋滞解消には直接的には結びついてこないという部分ではありましたが、これらの取組とロードプライシングを組み合わせることによって、中心市街地に入ってくる車というところを抑制することで、こうした取組が渋滞解消の取組につながっていくと考えているところです。

○八田座長 落合さん、お願いします。

○落合委員 御説明ありがとうございます。

私からは三つほどお伺いできればと思います。

一つは、サービスの柱として防災と移動、あと、ヘルスケアというところのお話をいただいたと思っています。ただ、ヘルスケアは概要資料では説明が少ないように感じたこともありまして、補足をいただけたらいいところがあれば、お願いしたいというのが1点目です。

2点目ですけれども、概要資料の10ページに物流版ウーバーで貨物自動車運送事業法等を挙げていただいております。この部分については、紹介資料でも具体的にどういう内容を御提案されているのかということが必ずしも分からなかった部分がありますので、その内容を教えていただければということがあります。

3点目として、ドローンの航空法での目視外飛行等について記載していただいております。直近で航空法改正等があると思うのですが、それとの関係でどういう部分が追加してさらに改革をしたいという御提案になっているのかを教えていただければと思います。

以上です。

○八田座長 お願いいたします。

○比留間部長 私からお答えさせていただきます。

ヘルスケアの部分については、今、直近で既に着手しているのは、救急車の中にタブレットを積んで、搬送先を早く決めるとか、音声データ、もしくは画像データ等を病院等に転送することで、素早く治療に入れるようなことなどの導入を検討しているところです。

さらにスーパーシティの取組の中では、患者の方々の個人情報、バイタルデータ等がある程度把握して、それを治療とか、救急医療につなげていくようなこととか、独り暮らしの高齢者の方々が非常に多いところがありますので、通常のバイタルデータを測定して、オプトインになると思うのですけれども、この異常を早く察知して、早く知らせ、措置につなげていくとか、異常に気づくようなところ、そういったところを全般的にやっていきたいと思っております。この辺につきましては、一般的な部分ということで説明を省略させていただきました。

もう一つは物流の関係なのですけれども、これも規制改革会議の中では議論されていることは承知しているのですが、物流においてナンバーの活用の許可を得たトラック事業者、運行労務管理などの安全指導を行うことを前提に、青ナンバーの事業用自動車で輸送力の確保が困難な年末年始、繁忙期に限って例外的に許可されていることは承知しているところです。

今回の提案の中では、現行のまま150日を上限に輸送需要の実態を踏まえて、繁忙期の期間設定を見直すようなこととか、期間設定を通年に見直していくようなことも、トラック事業者とネット通販事業者との折衷案ということになると思うのですけれども、そういう選択肢です。もしくは期間設定を通年に見直すとともに、安全指導等の仕組み自体を見直して、軽自動車と同様に1台から個人事業主も届け出れば可能とするというものです。

こんな選択肢があると思っております、市民生活の向上に資するよう、事業者と協議を進めていき、妥協点を探っていきたいと考えているところです。

3点目の目視外飛行のところについては、規制緩和が議論されていることは承知しているのですけれども、この範囲で全部カバーできるのかどうなのかというところを、今、検討しております、これも踏まえながら、一番の最良の方法を見つけ出せればと考えているところです。

○落合委員 ありがとうございます。

そうすると、物流は規制改革会議でやっている中でもプラットフォームが管理するので白ナンバーをとという話もありますが、そのような内容というよりは、繁忙期通達の拡大をイメージされているという形でもよろしかったでしょうか。

○比留間部長 そのとおりです。

○落合委員 ありがとうございます。

○八田座長 原さん、どうぞ。

○原座長代理 ありがとうございます。

ロードプライシングのお話は、ぜひ進められるといいと思いました。スーパーシティになるかどうかに関わりなく、国家戦略特区の枠組みを使って、ぜひ議論を進められるといいのではないかと考えております。

その上で、質問は一つだけなのですが、住民の合意形成について、既にお取組は始められていると思いますが、その中で御苦労されていることなどがありましたら、教えていただければと思います。

○松尾市長 住民の合意形成ということで、このスーパーシティをつくっていくためには、このプロセスは非常に重要だと考えておりました。先般もオンライン市民説明会という形で開催をしまして、私が皆さんにまちの姿を説明させていただきました。質疑応答などもいただく中で、当日は100名の方に参加をしていただきましたけれども、事後のアンケートでは、約6割の方が自身の生活との関係についてイメージができたというような回答などもいただきました。

鎌倉では、鎌倉で働く方たちを中心に新しいまちづくりをみんなで行っていこうということで、様々なアイデアを出して取り組んでいたりとか、様々な市民のNPOが新しい取組をしていこうということで、それが次々に行動していただいているということがあります。

そういう皆さんと一緒に手を携えて、十分に理解をしていただきながら、この取組を鎌倉全体が一体となって、取組を進めていきたいと考えています。

○八田座長 それでは、私から先ほどのことに対する追加の質問です。テクニカルですが、ETCを活用することが前提だとおっしゃいましたが、ETCを持っていない車に対しては、どういう対策をお立てになりますか。それが第1点です。

第2点は、日曜などに車を制御したとしても、皆さん、電車に乗ってきますから、電車の駅から出るところで、時間によって高い料金を取る。そして、空いている時間に補助金を出すようなことも本当はあったらいいのですが、それは置いておいて、非常に大量の人が電車に乗ってくるとすると、かなりの人はタクシーを使いたいと思うのです。

そうすると、域内からの車に対しても、少なくとも駅の周りには、こういう課金が必要なのではないかと思うのですが、域外から入ってくるものだけで十分なのだろうか、それが第2点の質問です。

○松尾市長 ありがとうございます。

ETCを基本に考えているところなのですが、ETCがついていないという車につきましては、ナンバーの読み取りによって課金をしていくという形を取らせていただきます。現在では70%の搭載率であると聞いておりますので、十分可能だと考えております。

もう一つの域内というところなのですが、鎌倉はお正月の三が日、鎌倉の域内に入れないという交通規制を40年以上続けているところなんです。そういう中では、域内では特に大きな渋滞は起きてきません。どうしても通過交通を含めた域外からの要因によって渋滞が発生しているところがあるものですから、こうした考え方に基づいて、この仕組みを

つくっているところです。

○八田座長 分かりました。

ほかに御質問はございませんか。

それでは、少々早めですけれども、鎌倉市さんのセッションをこれで終了したいと思います。どうもありがとうございました。