

鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

【第 11 回】

(目 次)

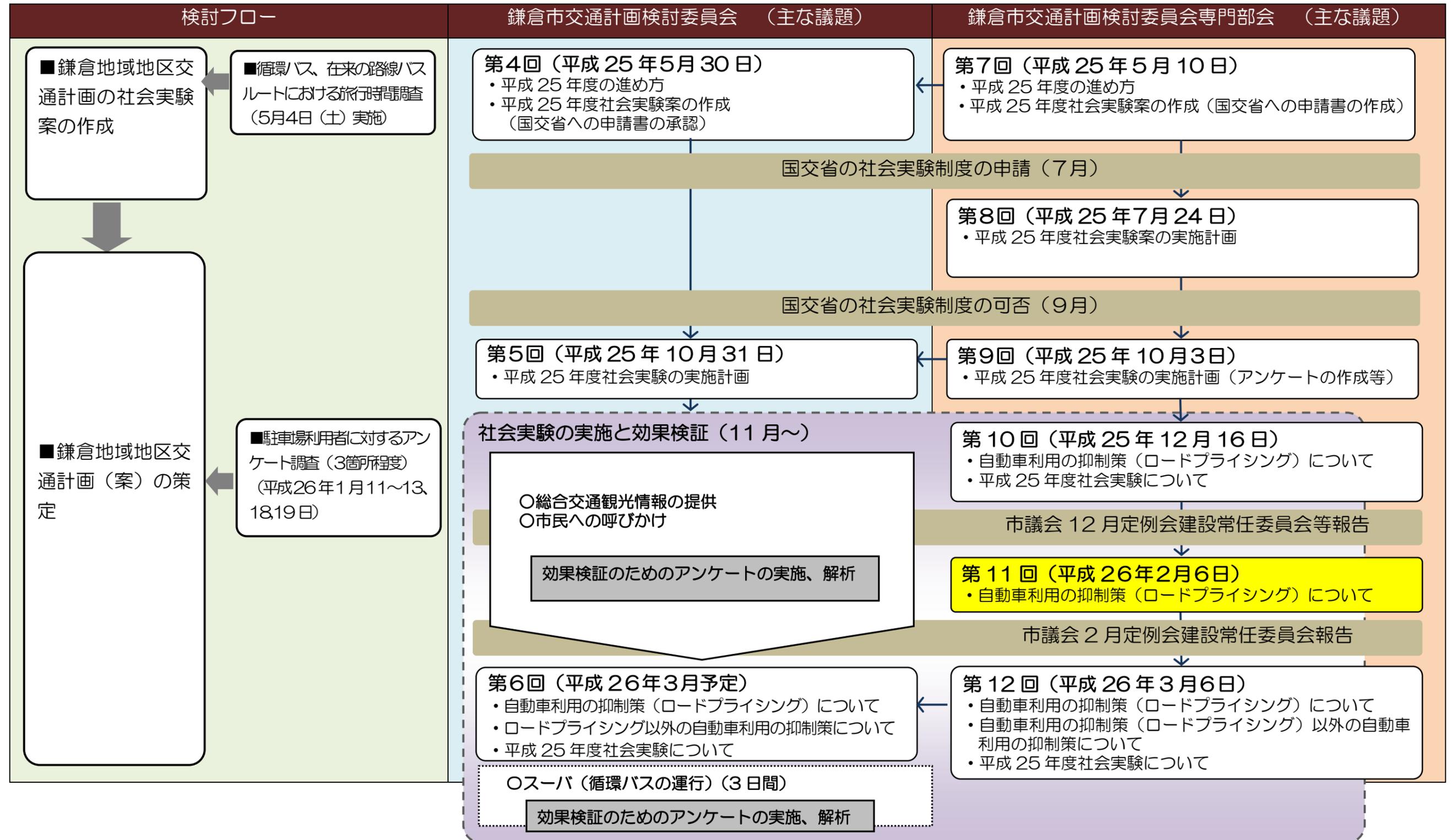
1. 本日の論点	1
【状況報告】	2
2. 前回の専門部会の主な意見と合意事項	3
3. 鎌倉地域地区交通計画における鎌倉にふさわしいロードプライシングの位置づけ	4
4. ロードプライシングの提起された問題・課題に対する考え方.....	6
1) 道路無料公開の原則に対する法的な実施可能性	6
2) ロードプライシングによる課金理由と徴収した費用の用途	8
3) ロードプライシングに伴う交通の変化（周辺地域や市内生活道路への通過交通の進入等）	10
4) 市民、来訪者等の合計形成	11
5. おもてなしプライシング（仮称）の基本的な考え方（案）	13
6. 主な検討課題	14

平成 26 年 2 月 6 日（木）

1. 本日の論点

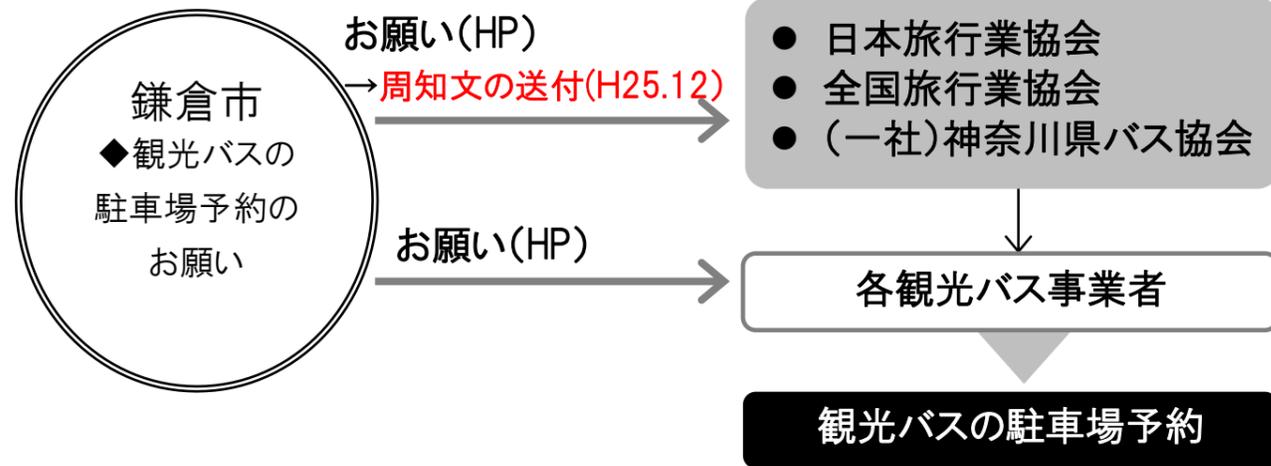
・ロードプライシングの実施に向けた課題への対応を踏まえつつ、鎌倉市にふさわしいロードプライシングの考え方について議論し、今後の方向性を確認します

平成25年度の進め方（案）



【状況報告】

■観光バスの駐車場予約のお願いについて



■駐車場利用者アンケート調査の実施状況について

(目的)

鎌倉地域地区交通計画の策定に向け、自動車の利用実態等を把握するために、主要な駐車場の利用者に対しアンケートを実施することを目的とする。

(調査日時)

平成26年1月11日(土)～13日(月・祝)、
18日(土)、19日(日)の計5日間
調査時間：午前8時～午後2時

(調査場所)

右図3箇所

(調査方法)

調査員がドライバーにアンケート用紙を配付し郵送で回収

(調査対象者数)

5日間で1,019票

図.駐車場アンケート調査対象駐車場



2. 前回の専門部会の主な意見と合意事項

◆今後の進め方について

- 専門部会では、交通渋滞等の課題に対し『直に取り組めるものから実施する』ことで議論してきたが、『ロードプライシングが鎌倉にふさわしいのか』を議論せずに、その実現化を目指して検討することに変わるのか？
- 鎌倉地域は、市民以外にもお墓参りや冠婚葬祭は「鎌倉で」という人が居て、まちが成り立っている。課金をして流入車両を抑制する考え方は、鎌倉にはふさわしくない。
- 「観光車両を何とかしてほしい」という市民の声が、一方では非常に大きい。
- ロードプライシングが鎌倉にふさわしいかを判断するために、様々な課題、問題点、影響を明らかにする。その対策を議論していく中で、「それならば大きな駐車場を整備した方が早い」などの議論が生まれるのではないか。
- 対策の1つが、ロードプライシングならば良いが、検討を絞るのはどうか？
- 東京都は何故実施できないのか確認が必要。
- 市民も来訪者も納得できる案があれば実施できる可能性がある。

◆ロードプライシングの実施に向けた課題について

- ロードプライシングによる課金は、「何に対しお金を支払うのか」（徴収した費用を何に使うのか）。

⇒鎌倉地域に自動車流入することで生じるマイナスに対し課金するという理屈が立ち条例をつくれれば市が徴収できるかもしれない

- 道路は「無料」の原則があるので、法的に実施可能かの検証を先ず行うべきである。
- 隣接の市に自動車が迂回するため迷惑が掛かる。

- 生活道路に自動車が入り、今よりも交通渋滞に悩まされる可能性がある。
- 市民に対し課金されるのは非常に迷惑である。
- 車での来訪者が一番お金を使ってくれるのに、課金したらイメージが非常に悪くなる。

◆ロードプライシング以外の取り組みについて

- ロードプライシングを行うために必要なチェックポイントが9箇所で済むのであれば、そこにバスセンター等を整備しパーク&ライドを拡充すれば良いのではないか

⇒駐車場を整備できるような敷地が少なく全部は中々難しいが、朝比奈 IC 周辺には駐車場を整備したいと考えており、関係する4県市の概ねの了承は得ているが、費用等が課題である

《今後の取り組み方針》

- ①交通渋滞対策として、ロードプライシング以外の取り組みと、法的に可能であれば、ロードプライシングの両方の検討を進める
- ②ロードプライシング実施の課題を明らかにする
- ③東京都が実施に至っていない理由を確認する
- ④市民、来訪者が納得できる案を考える

3. 鎌倉地域地区交通計画における鎌倉にふさわしいロードプライシングの位置づけ

■鎌倉にふさわしいロードプライシングは、20の施策の1つであり、パーク&ライド、環境手形等と併せて実施することで、居住環境の向上や交通機能の確保を図ります。

- ・ 鎌倉地域の地区交通計画は、平成8年当時の20の施策を再評価しつつ、これまでの関係機関との協議、社会実験の結果、本格導入等の実績、交通状況の変化を踏まえ、現時点で『見直すもの』、『追加するもの』がないかを再評価しつつ、より鎌倉地域の実情に合うよう再構築します（『新たな鎌倉地域の地区交通計画』）
- ・ 実施の条件が整い実施可能なものから社会実験、本格導入を進め、施策の効果や課題を明らかにし、適宜見直していきます。

20の施策の昨年度からの検討・実施状況

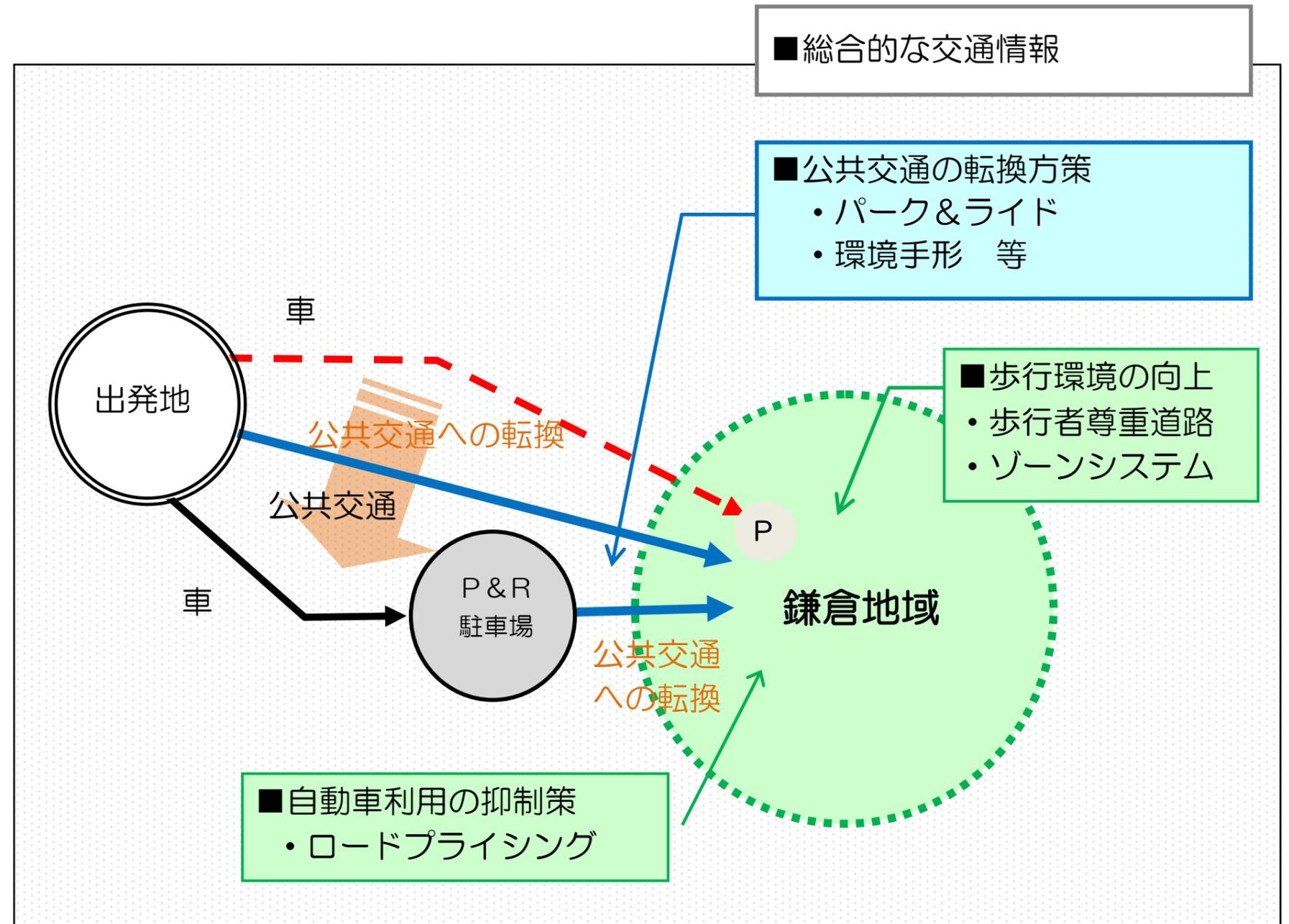
分類（施策方針）	施策	これまでの検討・実施状況
自動車利用の抑制策	・ロードプライシング	<ul style="list-style-type: none"> ・平成25年度の社会実験を目指し、特異日における正月三が日並みの交通規制の実施、朝比奈ICから鎌倉地域への流入規制等の『自動車の流入規制』を検討したが課題への対応が困難であり、平成25年度の社会実験の実施は断念 ・来訪者に対するアンケート調査の実施（H24：市役所駐車場、H26：鎌倉地域内駐車場3箇所） ・鎌倉にふさわしいロードプライシングと他の施策を並行して検討
公共交通への転換方策	・パーク&ライド	・昨年度利用者アンケートを実施（駐車場位置の増設、時間の延長等の要望有り）
	・シャトルバス（ミニバス）	—
	・バス専用レーン	—
	・バス追越し現示	・安全性の確保が課題⇒逆回りの循環バスの社会実験の実施（H26.5月ゴールデンウィーク）
	・環境手形	<ul style="list-style-type: none"> ・世界遺産手形としての拡充を検討 ⇒世界遺産の推薦取り下げ、消費税の増税等から拡充策実施の延期
	・乗合タクシー	—
	・円滑な交通制御（下馬交差点の信号制御）	—
歩行環境の向上策	・歩行者尊重道路	—
	・ゾーンシステム	—
総合的な交通情報		・平成25年11月から市のHPで渋滞情報等を提供
プロモーション		—
(仮)観光バス利用の円滑化方策		・平成25年11月から市のHPで観光バスの駐車場予約のお願いの案内を掲載

20の施策の考え方

- 自動車交通の**代替交通手段**を『パーク＆ライド』等で確保し、**抑制策**として『ロードプライシング』を検討します。
- 『環境手形』等により鎌倉地域内の**公共交通での移動しやすさ**を確保します。
- 『歩行者尊重道路』等により**歩行者の安全性を向上**させます。
- こうした交通施策をより**有効に活用**するために、『総合的な交通情報』を提供します。

- ① 出発地での自動車から公共交通への転換を促します。
- ② 鎌倉地域への流入に対し、自動車から公共交通への転換を促します

鎌倉地域の交通渋滞の解消を図ります



4. ロードプライシングの提起された問題・課題に対する考え方

・これまでの専門部会で提起されたロードプライシングの実施に向けた問題・課題は次の通りです。

- 1) 道路無料公開の原則に対する法的な実施可能性
- 2) 課金理由と徴収した費用の用途
- 3) 周辺地域や市内生活道路への通過交通の進入（交通渋滞の発生）
- 4) 市民、来訪者の合意形成

【東京都の実施状況】

東京都にヒアリングした結果、ロードプライシングは主に環境対策を目的に進めてきたが、ディーゼル車の排出ガス規制により一定の効果が得られたことから、ロードプライシングの検討は現在休止状態。

1) 道路無料公開の原則に対する法的な実施可能性 ：注目箇所

《道路法の解釈》

道路法には、「道路無料公開の原則」を明らかにした明文の規定はありませんが、有料道路等に関する規定や法律の反対解釈を根拠に、このような原則を推定しています。道路利用に対して料金を徴収できる条件が道路法等に定められていますが、これらの条件に該当しない道路は無料であると解釈するものです。（『日本初のロードプライシング』（東京 TDM 研究会編 都政新報社）より）

道路無料公開原則の基礎には、道路が一般財源を充当して整備されるべき公共財であるという考え方がある。国民の税金を利用して国民のために整備した道路は、無料で一般交通の用に供されるべきというわけである。この考え方は、実定法上も、道路法 25 条に示されていると言われている。この規定は、橋または渡船施設について、その設置管理にあたり一般財源を充当できない場合に限り、受益者負担金という形で利用者から料金を徴収することを認めたものである。…（中略）…道路無料公開原則は道路が公共財であることを前提としているが、公共財の条件となる非排除性と非競合性が、道路については既に成立していないからである。

まず、非排除性とは、道路利用者全員を捕捉して課金することが困難であることを指すが、現在では ETC システムなど科学技術の発達によって、容易に道路利用者を特定できる。

次に、非競合性とは、道路利用者が増えても他者の便益が減らないことを指すが、現在、特に大都市圏では道路渋滞が慢性化しており、非競合性を前提とすることはできない。

そのため、一般財源を充当して整備された道路についても、道路の無料公開の結果、外部不経済が発生している場合には、原因者負担という形でそれを是正することが許容されるのではないだろうか。（第9回「人間重視の道路創造研究会」参考資料(平成 21 年 5 月 15 日国土交通省道路局より)

《ロードプライシングの議論》（平成 8～9 年 鎌倉市地区交通計画検討委員会/委員：学識経験者、警察庁、運輸省、建設省等）

ロードプライシングについての意見

- 施策の合理性を検証する必要がある。渋滞対策には、総量規制を直接的に交通規制で行う方法やパーク＆ライドを徹底的に行う方法等他に様々な手法があるが、その中でロードプライシングがどれほど合理的であるか検証する必要がある。
- 社会的な必要性のコンセンサスを得る必要がある。道路の法制度との関連では、「道路無料公開の原則」というものがあるが、ロードプライシングは最終的には、国民の意思に掛かってくるのではないか。
- 関係機関との調整もかなり多いと思うが、積極的に進めることは良い。ただ、ロードプライシングについては、イメージが先行している。法制度の制約がない場合に具体的にどのようにすべきなのか。

《交通政策基本法による地方公共団体の責務》（平成 25 年 11 月 1 日閣議決定）

交通の機能の確保及び向上

第三条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない。

地方公共団体の責務

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

《課金の法制度上の位置づけ》（『日本初のロードプライシング』（東京 TDM 研究会編 都政新報社）より）

【法定外目的税】＊

実質的には、外部不経済の是正や受益者負担の原則をより強力に遂行するための政策目的を達成するための手段として意義づけることが可能ではないかと考えられます。

【行政法上の下命税】

地方自治体の権限と責任において、憲法の規定に基づき、いわゆる「混雑税」や「環境税」に相当する課金行為の意義を、条例に基づく行政上の「下命」と位置づけ、進入にあたり課金の支払いを命じた「課金の支払い」はその確認行為と考えることができます。

＊）地方自治体が、特定の使用目的や事業の経費とするために、地方税法で定められていない税目を条例で定めて設ける税。

■ 道路法は、有料道路等に関する規定や法律の反対解釈から「道路無料公開の原則」が言われているものの、道路混雑の解消を目的としたロードプライシングによる一般道からの課金は、道路網の整備、管理を目的とした道路法とは法益がやや異なると考えられます。

■ 交通政策基本法の理念によれば交通機構の確保、向上は地方公共団体の責務であり、その対応が求められています。

■ 課金の法制度上の位置づけとしては、条例化による法定外目的税等の導入も想定されます。

⇒今後、関係者と議論し法制度上の位置づけを整理する必要がありますが、一般道路からの混雑解消等を目的とした課金は、実施可能性があると考えられます。

2) ロードプライシングによる課金理由と徴収した費用の使途

【自動車利用抑制の必要性】

- 鎌倉地域においては、交通渋滞の悪化により、流入交通量による居住環境の悪化、バスの定時性の低下、緊急車両の到達や搬送に時間を要するなど、**約4割の市民が交通問題は耐え難い程深刻**と感じています。特に、代替経路がない県道金沢鎌倉線沿線地域は問題が深刻です。
- 鎌倉地域の交通問題は、世界遺産に推薦されなかった理由の1つになるなど、観光地としての移動しやすさや安全性が十分に確保されていない状況です。
- 交通渋滞が引き起こす**居住環境の悪化への対応、市民の交通機能の確保を図る**ために、自動車利用の抑制（自動車交通量の削減）が必要です。交通渋滞が解消されれば、来訪者に対してもバスでの移動のしやすさや歩行環境が向上します。

《課金理由》

◆交通渋滞

- ・居住環境の悪化
- ・バスの定時性の低下
- ・歩行環境の低下
- ・緊急車両の到達時間の低下

課金

自動車から公共交通への転換を促し、交通渋滞を解消

交通渋滞を避け生活道路に進入する車の減少に伴う居住環境の向上

バスの定時性、速達性の向上

緊急車両の到達や搬送時間の短縮

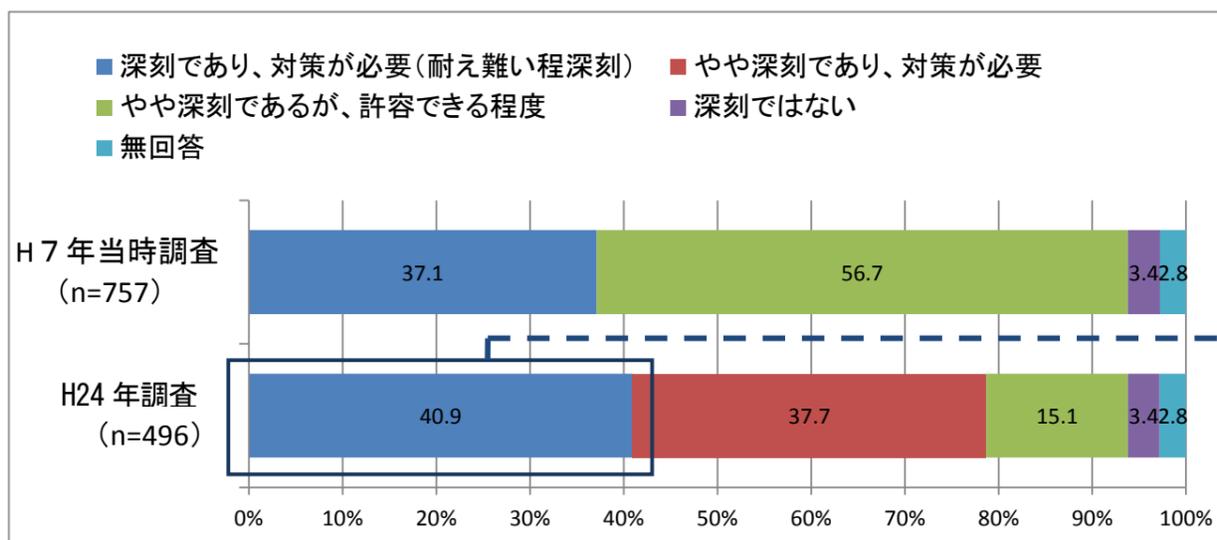
歩行環境の向上

市民の交通機能の強化

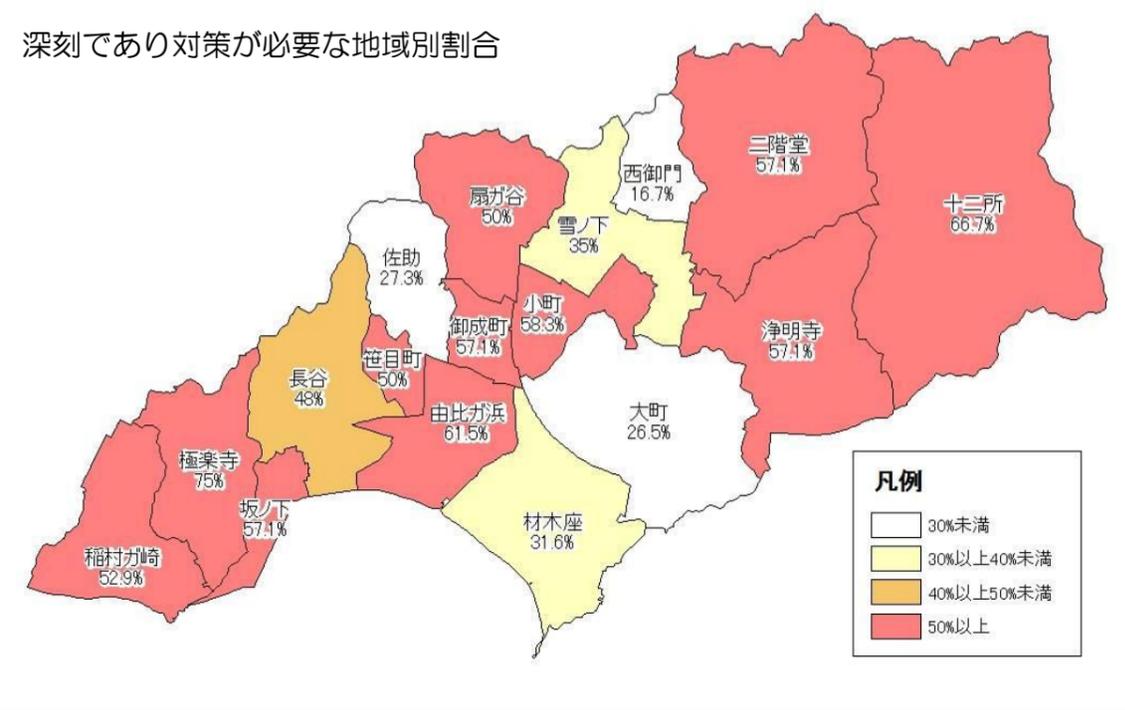
▼
観光地としての交通機能の強化

【鎌倉地域で生じている道路交通問題についてどのようにお考えですか】

※平成7年当時の調査では、「耐え難いほど深刻か」「許容できる」の二者択一であったのに対し、平成24年調査ではやや回答を変えていることから、回答が分散した傾向がみられる。



深刻であり対策が必要な地域別割合



【ロードプライシングの必要性】

- 来訪者の自動車利用の中には、手荷物が多い、高齢者、幼児の同乗、立ち回り先が多数等の利用する必要性が高い場合もあります。
- このため、**状況に応じて自動車や公共交通が選択できるしくみ**づくりが必要だと考えます。正月三が日並みの交通規制は、警察官による取締が必要であり交通渋滞を悪化させる恐れがあること、自動車が使いたくても使えず、来訪者の減少につながる可能性があると考えられること等から、利用者の**選択性**のあるロードプライシングが適していると考えられます。

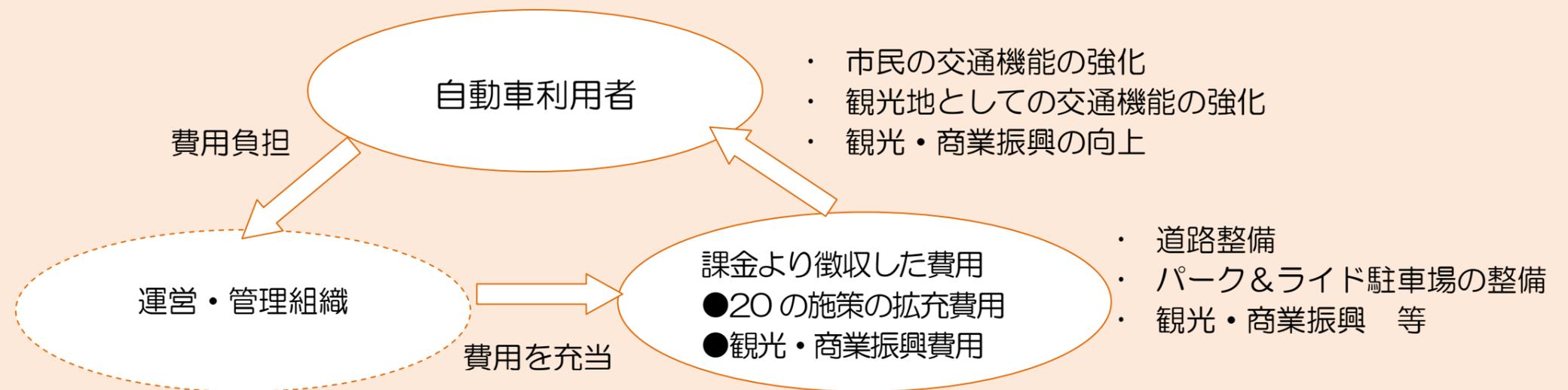
ロードプライシングと正月三が日並みの交通規制の比較

項目	ロードプライシング	正月三が日並みの交通規制
しくみ	経済的インセンティブを用いた自動車発生交通量の抑制	公権力による規制
徴収(取締)方法	ETC 技術等による ノンストップ 方式	警察官 による検問 ※自動速度取締機によるスピード超過への取締は実施されているが、一方通行等を取り締まるのは、警察官による現行犯逮捕→車両を停車させ交通反則切符で処理
市民と来訪者の車両の判別	自動で判別可能	警察官の目視による対応
渋滞解消効果	課金により地域内の交通渋滞が解消、ノンストップで通過することから、交通渋滞は 発生しない	地域内の交通渋滞は発生しないが、検問で車両を停車させるため、検問がボトルネックとなり交通渋滞が発生する恐れあり
方策	利用者の意思決定による自動車利用の抑制 (選択性あり)	公権力による自動車通行の規制 (選択性なし)
合意形成	自動車の利用は、自身の判断に委ねられていることから、道路利用者からの理解は交通規制よりも得やすいのではないか	正月三が日は参拝者が押寄せるため安全性を確保するために交通規制を実施しているが、他の日はここまで混雑がひどくないことから、交通規制をかけ通行を制限することに対し、道路利用者からの理解が得られにくいのではないか
その他	課金費用を 道路整備とパーク&ライド駐車場の整備と観光・商業振興等 に活用	正月の交通規制はこれまでの実績により、周知徹底がある程度図られているものの、他の日を実施する場合は全国的な周知徹底が必要であり、警察官や誘導員等の配置により、 実施毎に費用が発生 する

【徴収した費用の流れと使途】

- 課金した費用は、20の施策の実施、例えば**道路整備、パーク&ライド駐車場の整備、観光・商業振興等**の費用に充てることが想定されます。

《鎌倉にふさわしいロードプライシングの課金の流れと徴収費用の使途イメージ》



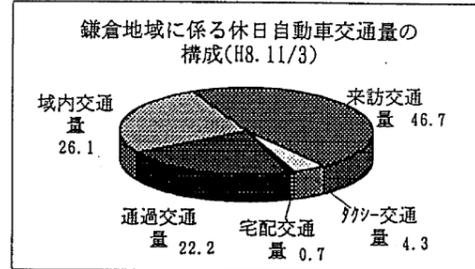
3) ロードプライシングに伴う交通の変化（周辺地域や市内生活道路への通過交通の進入等）

■ 逗子市等の周辺地域への影響

- 以下の理由により**逗子市等への影響は少ない**と想定されます。
- 鎌倉地域は、市外と連絡する道路が限られており、流入車両は9箇所の断面で補足可能です（P.19）。**補足漏れで逗子市等から迂回して鎌倉地域に流入するような交通は考えられません。**
- 平成7年当時の調査では、通過交通は鎌倉地域の交通の約2割であり、その多くは明石橋交差点からハイランド方面に抜ける交通で、**八幡宮前交差点を通過し国道134号に抜けるような交通は少ない**です。（通過交通が市外に回る影響は少ない）
- ロードプライシングの実施により公共交通への転換を促し、**自動車交通量は減少**することが想定されます。

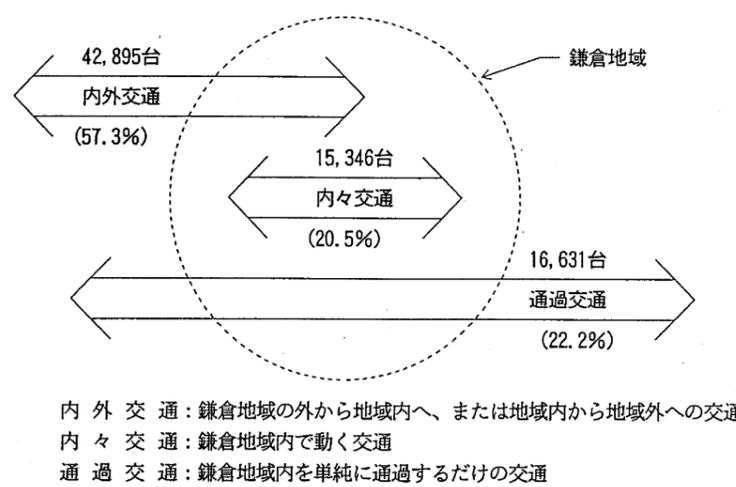
【自動車交通量の構成①/居住地ベースで分解】

交通の属性	交通量 台/12時間	構成比 (%)
域内交通量	19,528	26.1
来訪交通量	34,969	46.7
タクシー交通量	3,238	4.3
宅配交通量	506	0.7
通過交通量	16,631	22.2
総交通量	74,872	100.0

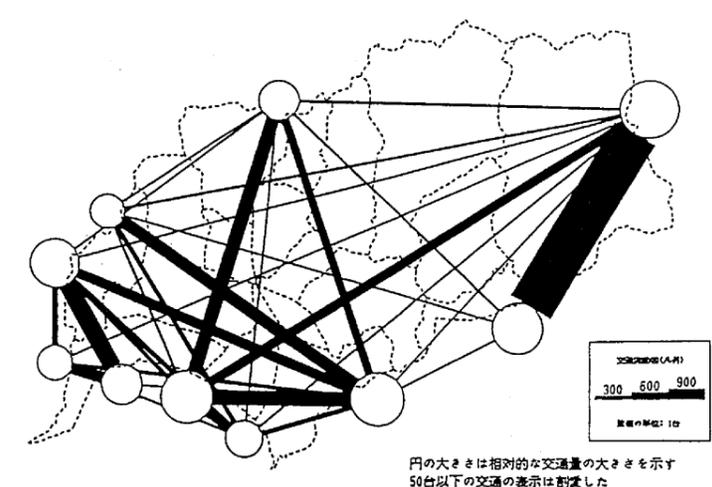


域内交通：鎌倉地域内に居住する世帯あるいは事業所を持つ事業者の交通
 来訪交通：鎌倉地域内に在住しない人の交通
 タクシー交通：鎌倉地域内に営業所があるタクシーの交通（通過する場合は通過交通）
 宅配交通：鎌倉地域内に営業所がある宅配車の交通（ " ）
 通過交通：鎌倉地域内を単純に通過するだけの交通

【自動車交通量の構成②/内外・内々・通過に分解】



【希望路線図③/通過交通】



■ 生活道路への流入交通の進入

→生活道路への流入交通の進入は、主に幹線道路の交通渋滞を回避するために進入します。ロードプライシングの導入により、自動車利用の抑制が図れば、幹線道路の交通渋滞が解消し、**生活道路への通過交通は減少**することが予測されます。また、20の施策では、鎌倉地域への進入経路として、幹線道路以外の生活道路から進入できる地域に対し、地区交通計画（ゾーンシステム）等による対応を検討していることから、**生活道路への流入交通の進入が増加することはない**と想定されます。

■ 鎌倉地域内の駐車場利用者

→自動車交通量が減少すれば、駐車場の**利用台数は減少**することが想定されますが、「1日〇円」等の駐車場は回転率があまり高くなく、駐車場事業者の経営への影響が小さいことも考えられます。今後、こうした状況や影響の検証が必要です。

⇒今後、必要に応じて最新のデータを用いて交通シミュレーションやアンケート調査を行い、その効果や影響を検証しますが、ロードプライシングの効果や過去の検討から交通渋滞が悪化することはないと考えられます。

4) 市民、来訪者等の合意形成

【市民】

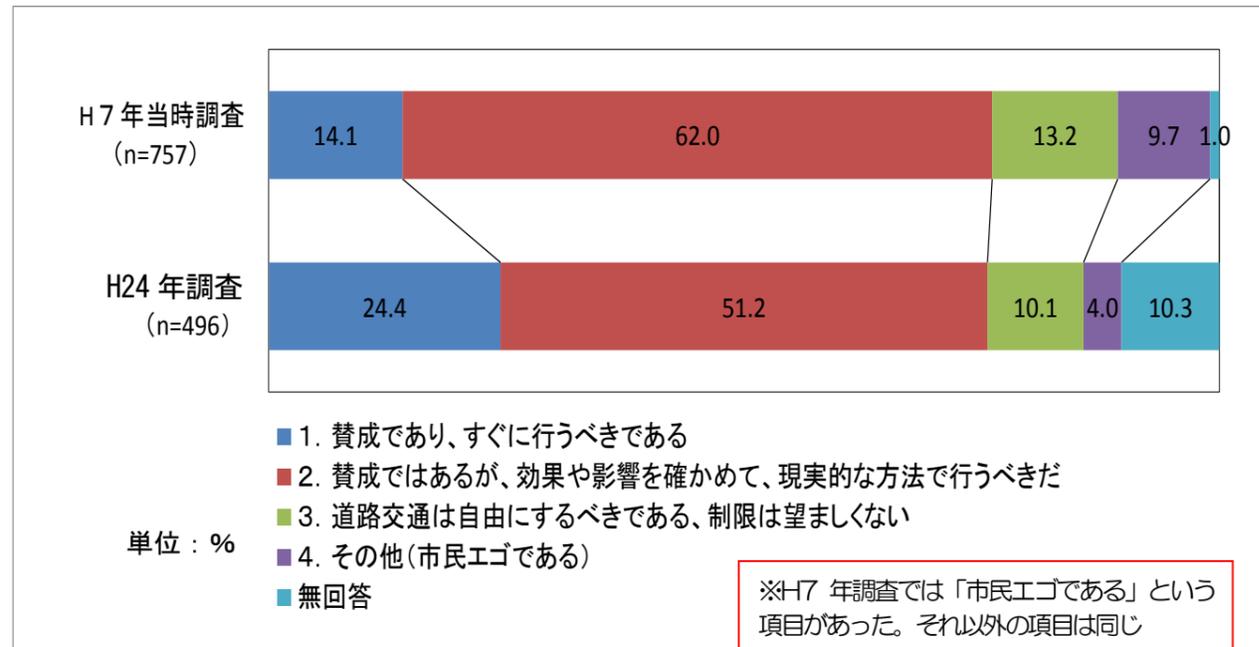
- 昨年度実施した市民アンケート調査では、鎌倉地域の交通渋滞の解消策として、「自動車の乗り入れや走行を制限する考え方」に対し、「賛成でありすぐに行うべきである」、「賛成ではあるが、効果や影響を確かめて、現実的な方法で行うべきだ」を合わせ**約7割以上の市民が賛同**しています。
- 自動車の乗り入れや走行を制限とした場合、「できる限り自動車の運転を控え、公共交通機関を利用する」、「混雑する区間を迂回するなど、できる限り迷惑をかけないようにする」などの**協力する意向**があります。

【来訪者】

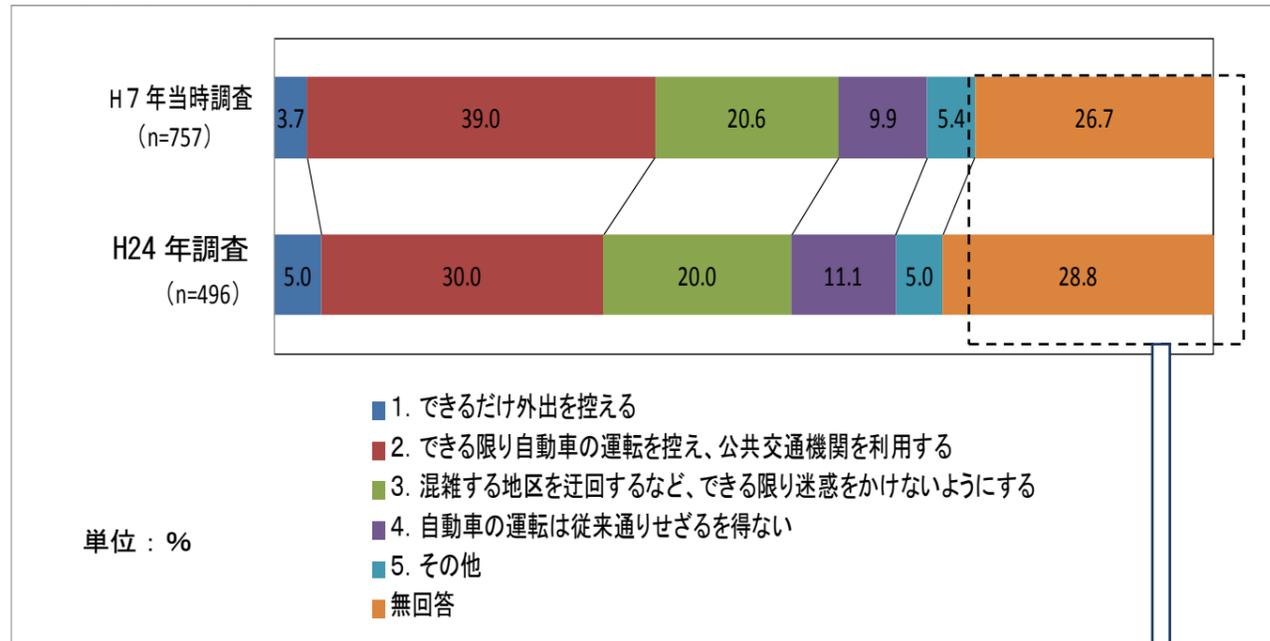
- 車を利用する理由は、「自宅から鎌倉地域まで鉄道やバスを使うよりも速いため」、「他にも立ち寄るところがあり車以外では不便なため」が多いです。

⇒市民の**協力する意向はある**と考えられます。来訪者の自動車の中には、手荷物が多い、高齢者、幼児の同乗、立ち回り先が多数等の自動車の利用する必要性が高い場合もあることから、**状況に応じて自動車や公共交通が選択できるしくみ**づくりが必要だと考えます。

【鎌倉地域の交通渋滞の解消策として、自動車の乗り入れや走行を制限する考え方】

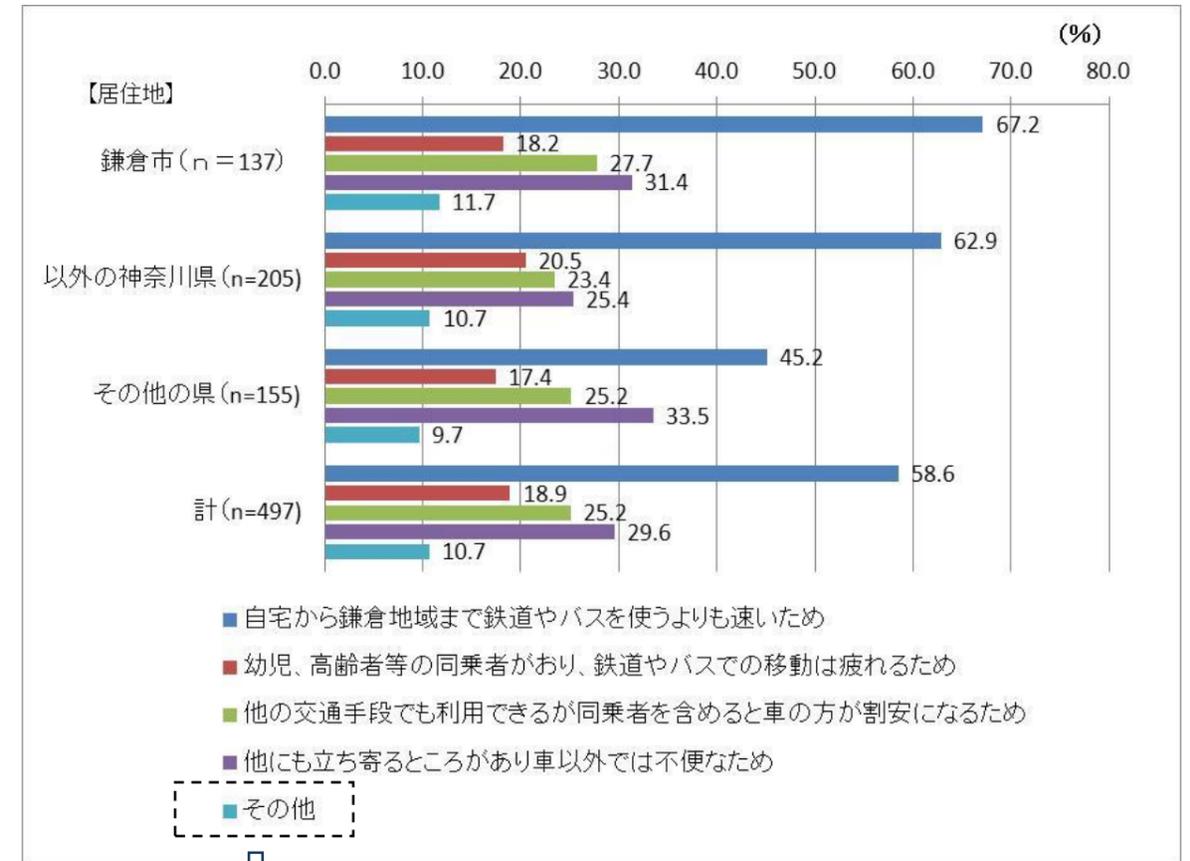


鎌倉地域での自動車の乗り入れや走行を制限とした場合、あなたはどのような協力をするか】



※質問に「自動車を運転する方にお聞きします」と記述していることから、無回答の多くは、これに該当する人と想定される

【車を利用する理由】



	人	%
車が便利のため	12	25.5
荷物があるため	15	31.9
ペットがいるため	8	17.0
雨のため	2	4.3
江ノ電を使った観光のため	1	2.1
ドライブ	4	8.5
市役所等に用があるため	2	4.3
電気自動車のため	2	4.3
スタッフが親切のため	1	2.1
計	47	100.0

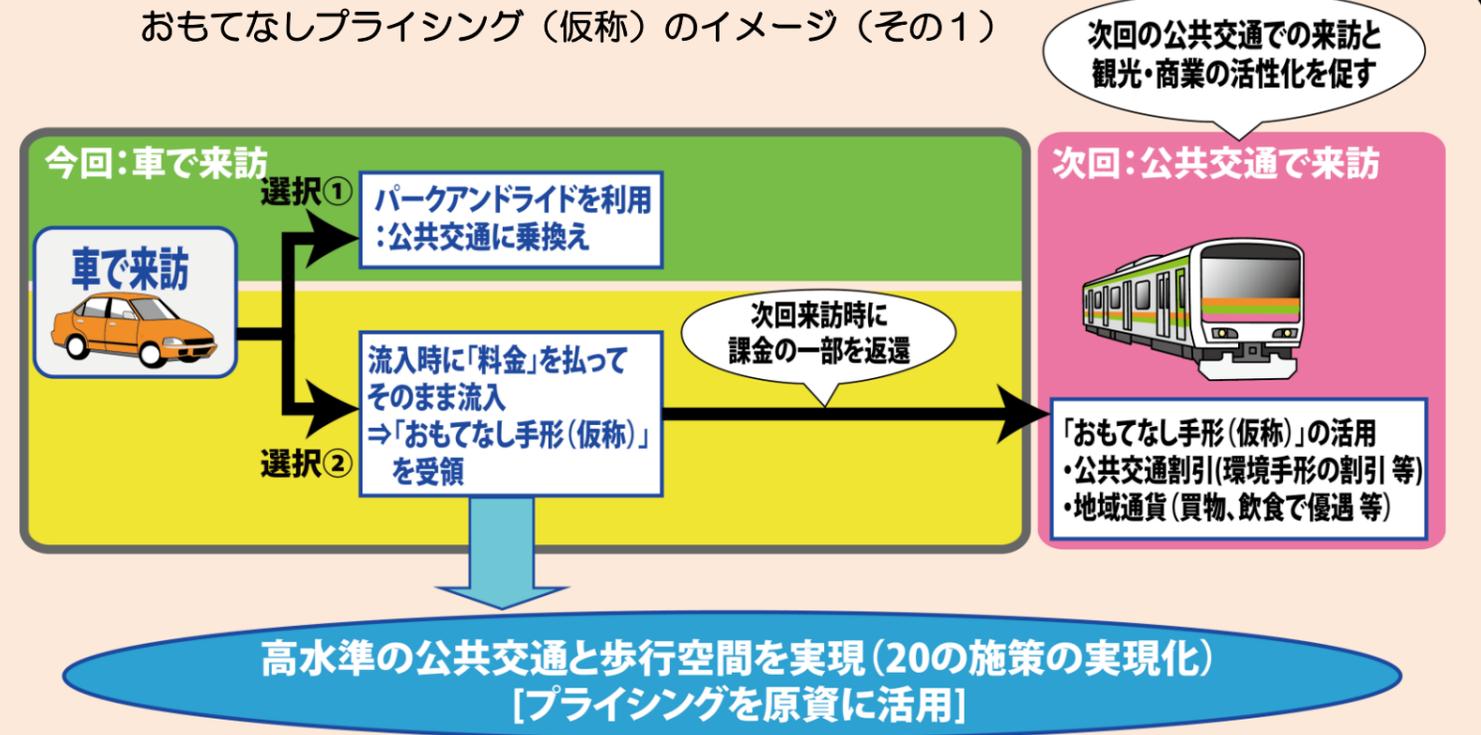
5. おもてなしプライシング（仮称）の基本的な考え方（案）

- ・ロードプライシングの問題・課題に対する考え方を踏まえ、鎌倉地域にふさわしいロードプライシングとして「おもてなしプライシング（仮称）」を提案します。

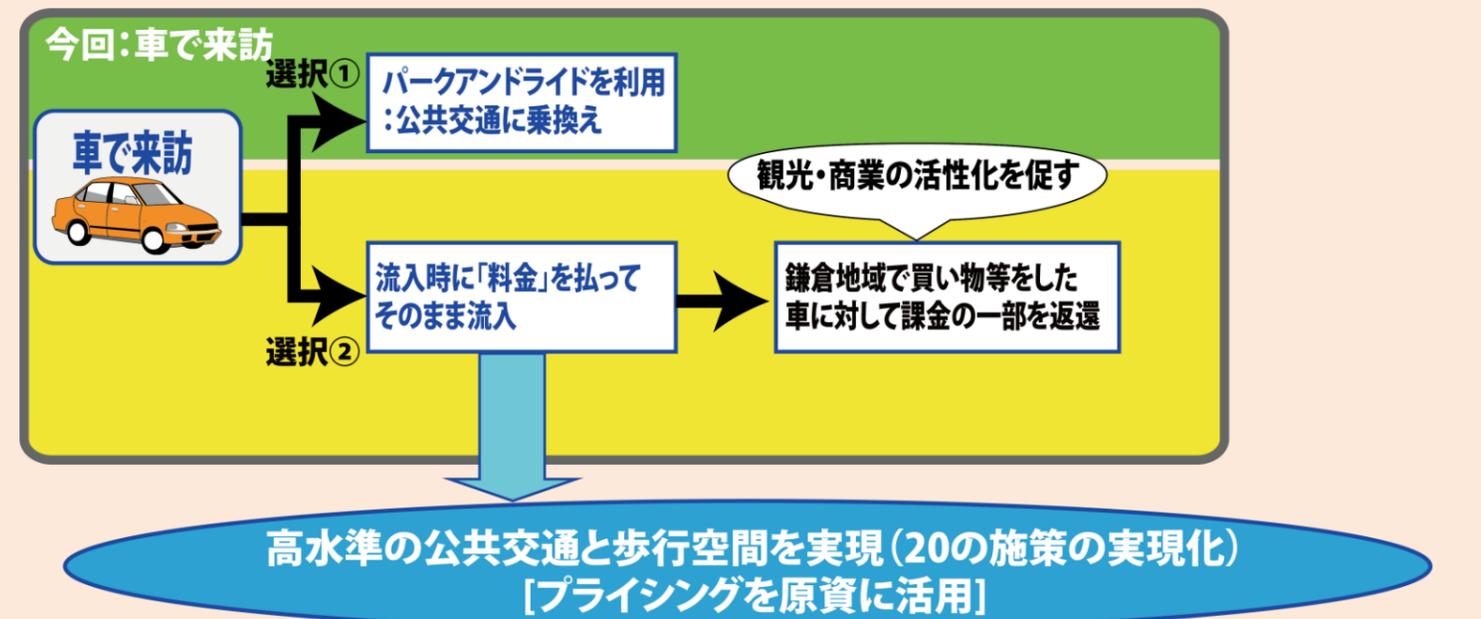
《コンセプト》

- ・鎌倉地域にとって、来訪自動車は市民の居住環境や交通機能を低下させる一方で、観光・商業振興の活性化の役割を担うお客様だともいえます。一方、来訪者にとっては、鎌倉地域の市民生活を支える日常的な交通ネットワークや生活施設により、気軽に観光できると考えられます。このため、**お互いが気遣う**しくみが必要です。
- ・日本の国民文化の発祥と言える鎌倉時代を象徴する「**自己の全てを掛けたおもてなし**」（謡曲「鉢の木」）、現在の鎌倉市民もこの精神を持って交通改善とまちづくりに用いるべきです。来訪者は、そこに住んでいる人への気遣いを忘れないことが必要です。
- ・一方、鎌倉地域は、パーク&ライドや環境手形等によって、**公共交通に対するおもてなし機能が既に整いつつある**といえます。
- ・そこで、自動車利用の抑制策は、周辺地域への影響が少ないことや、状況に応じて自動車、公共交通が選択できることから、ロードプライシングを基本とし、「**次回の公共交通での来訪時のおもてなし**」（右図その1）をセットで考えたおもてなしプライシング（仮称）を提案します。
- ・また、課金費用が原資となり20の施策の拡充等が図られることから、**当日の**料金を払って流入する車両に対しても、おもてなしの検討が必要だと考えています（右図その2）。
- ・交通渋滞が解消されることで、市民の居住環境の向上が図られるとともに、来訪者の移動のしやすさも向上します。

おもてなしプライシング（仮称）のイメージ（その1）



おもてなしプライシング（仮称）のイメージ（その2）



6. 主な検討課題

実施に向けて検討すべき主な項目 (1/4)

(1) 法制度面の検討

- おもてなしプライシング（仮称）のサービスや課金に対する法的な根拠を整理し、必要に応じて条例化等の検討が必要です。
- 例えば、ETC等を活用する場合、車載器を取り付けていない車両（捕捉漏れ）や支払わない人への対応等の検討も必要です。

(2) おもてなしプライシング（仮称）のサービス内容の検討

- おもてなしの考え方、枠組み（体制、費用の流れ等）、具体的なサービスの内容等の検討が必要です。関係者と連携して検討を進めます。

(3) 課金の詳細検討

イ) 対象エリア ロ) 対象日時 ハ) 対象者 ニ) 課金額

イ) 対象エリア

- 鎌倉地域の道路網の配置状況からみて、鎌倉地域の主な出入口は9箇所限定されます（P.19 参照）。
- 特定の路線のみに対する取り組み（例えば、県道金沢鎌倉線）では、他の路線への迂回が生じる恐れがあります。
 - ① 鎌倉地域全体を対象エリアに設定
 - ② 特定の地域（路線）を対象エリアに設定

ロ) 対象日時

- 公平性を担保するためには、交通渋滞の発生状況に応じて課金することが必要ですが、おもてなしプライシング（仮称）の導入は、出発地からの公共交通への転換が目的の1つであることから、実施日を決め事前に明示することが必要だと考えています。
- 実施日時は、施策の効果や運用費用等も踏まえ検討します。

《対象日》

《時間》

① 連休のみ

○～○時

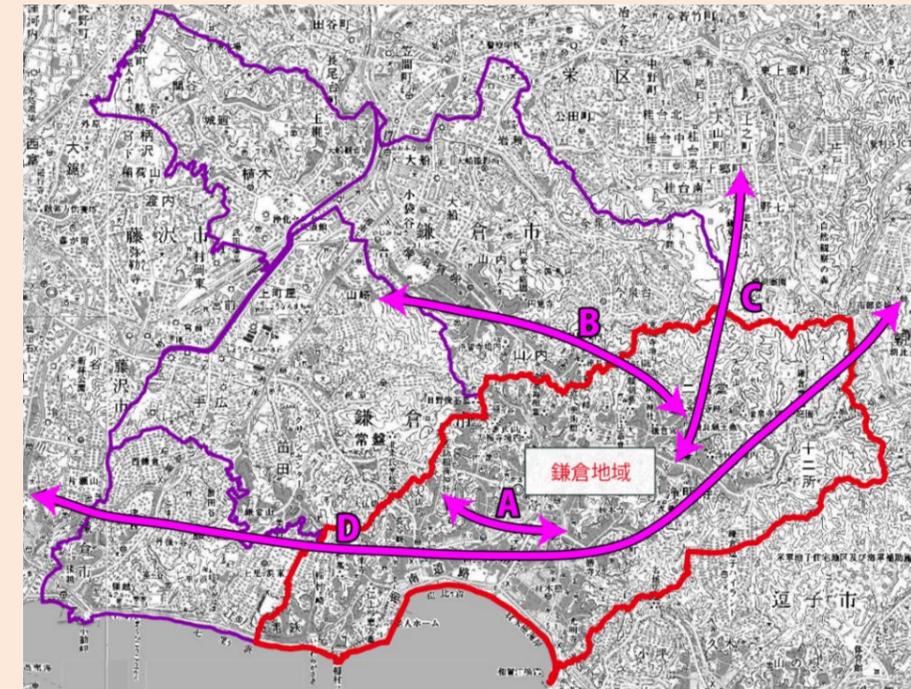
② 特定月の土日祝日

③ 全ての土日祝日

八) 対象者

- 鎌倉地域の交通渋滞は、八幡宮前交差点や下馬交差点などがボトルネックとなり発生しています。交通渋滞の解消に向けては、ボトルネックの要因となる交通を対象に考えることが必要です。対象エリア（例えば鎌倉地域）に対し、どのような車両を対象とすべきか検討します。
- 課金額の検討等も含めつつ、だれを対象とするか、効果や公平性等を踏まえ検討します。

出発地や目的地からみた鎌倉地域に関わる交通の流動パターン



交通の流動パターンと対象者の組み合わせによる対象者の検討案

番号	交通の内訳	鎌倉地域		市内他の地域		来訪者 (市外居住者)	タクシー	宅配便
		居住者	事業者	居住者	事業者			
A	内々交通							
B	内外交通（鎌倉地域と市内他地域）							
C	内外交通（鎌倉地域と市外）							
D	通過交通							

二) 課金額

- 来訪者に対するアンケート調査や必要に応じて交通シミュレーションを実施し、対象日と効果、運営費用等を踏まえ検討します。

対象日時×対象者×料金（還元費用を除く）＞渋滞解消の効果、運営費用

- 渋滞解消の効果等を得るために必要な削減車両数になるための料金（いくらぐらいなら公共交通等に転換するかなど）
- 運用費用（ランニングコスト）を賄うための料金

- ①対象者は全員一律
- ②鎌倉地域の市民と他の対象者は異なる料金（来訪者に比べ、鎌倉地域を利用する回数が多いため）
- ③鎌倉市民と来訪者は異なる料金

(4) 課金方法の検討

- 対象車両にふさわしい課金方法を検討します。
- 課金車両に対しては、その一部を何らかの方法で当日来た人及び次回来訪時に活用できる「おもてなし手形」(仮称)として、課金の一部を直接還元する方法を検討します。
- 課金方法によっては、「徴収逃れ」を追跡する必要があり、その方法を検討するとともに、そのためのコストを見込む必要があります。

課金方法	内容	メリット	課題
①コードンプライシング	一定の区域内に進入する自動車に課金	区域境界線上で課金するため、ここにチェックポイントを設ければ良いことから、実現性やコストの面で優れる	一定の区域内に進入する自動車が課金対象となるため、対象区域内の内側のみ走行、流出する自動車は課金されず、公平性に欠けるという指摘がある
②エリアプライシング	一定の区域内を走行する自動車に課金	一定の区域内を走行する自動車を対象とするため、課金の公平性が高い	コードン方式と比べるとより高度で複雑な課金システムが必要
③走行距離課金	一定の区域内を走行する自動車に課金	走行距離に応じて、課金するため公平性が高い	走行車に車載器を搭載するなどシステムの構築が必要
④駐車場プライシング(需要管理等も含む)※	駐車場で課金 (駐車場で需要を管理)	駐車場の理解が得られれば、法的な課題等は発生しない	一定エリア内の全ての駐車場の合意形成が必要 通過交通対策が必要

※) 福岡県太宰府市：歴史的文化遺産及び観光資源等の保全と整備を図り、環境にやさしい「歴史とみどり豊かな文化のまち」を創造するため、太宰府市内にある一時有料駐車場の利用者に一定の負担を求める法定外普通税として創設、乗用車 100 円、マイクロバス 300 円、大型バス 500 円、平成24年度税込6.5 千万円(太宰府市HPより)

(5) 合意形成

- 導入に向け、法的な整理、施策対象や影響に対し、主に次のような様々な関係者との合意形成が必要です。効果と影響を明らかにしながら、合理的に説明していくことが必要です。
- ①市民 ②事業者 ③交通事業者
- ④国 ⑤道路管理者(神奈川県)
- ⑥交通管理者(神奈川県警察本部等)
- ⑦周辺自治体(横浜市、藤沢市、逗子市) など

（6）20の施策の検討

- おもてなしプライシング（仮称）に合わせて、他の施策の推進を検討します。特に、代替交通の強化となる環境手形やパーク&ライド等の拡充、歩行環境の充実（歩行者尊重道路等）の検討が必要です。
- 幹線道路からの流入は、9箇所の断面で捕捉できますが、一部、国道134号沿線等の地域においては、生活道路からの進入を規制する方策の検討が必要です。

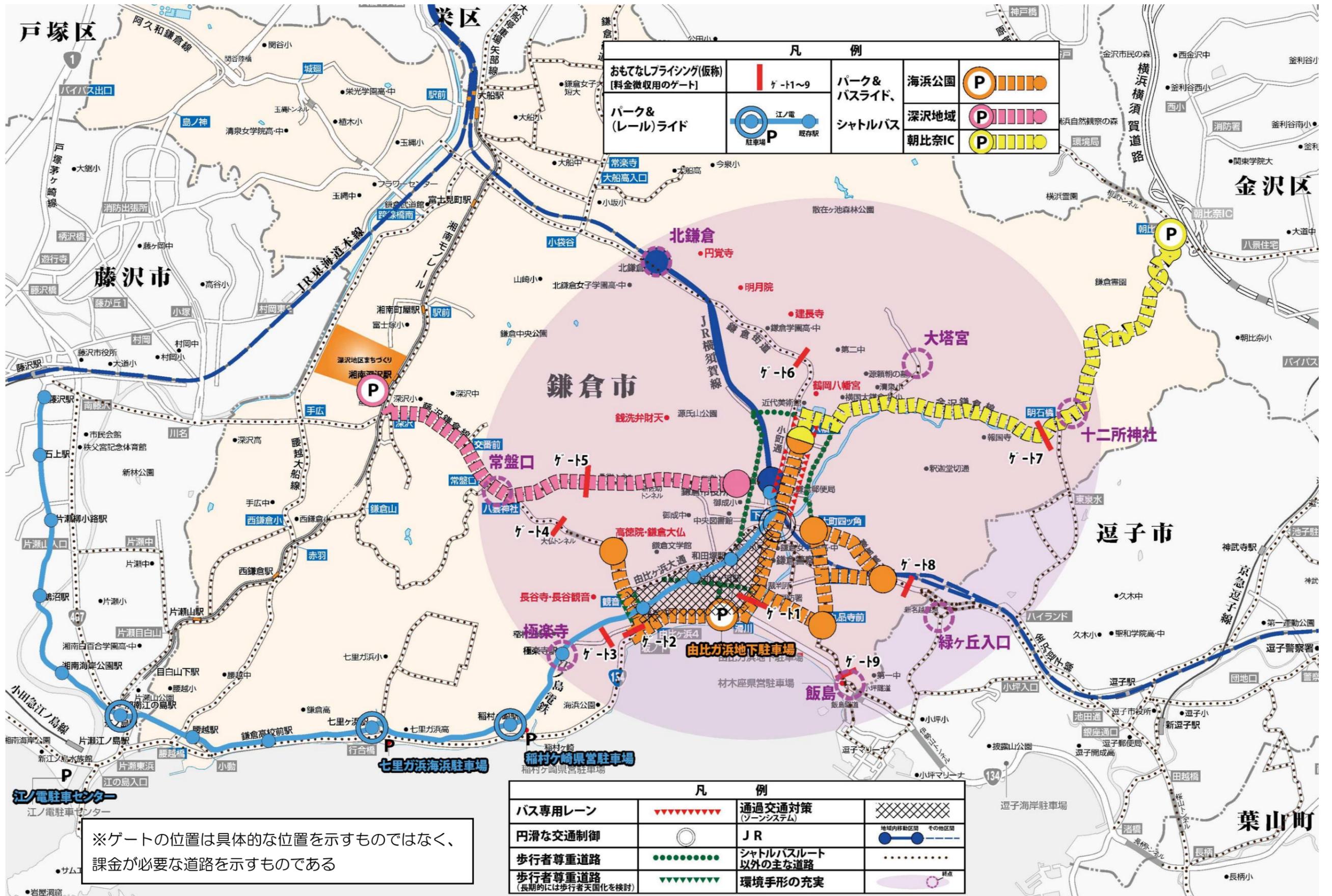
（7）プライシング以外の「おもてなし」の検討

- 観光客をおもてなす市民の取り組み（例えば、「市民宣言」等）や、市民を尊重する来訪者のマナーを強化するための啓発活動の検討が必要です。

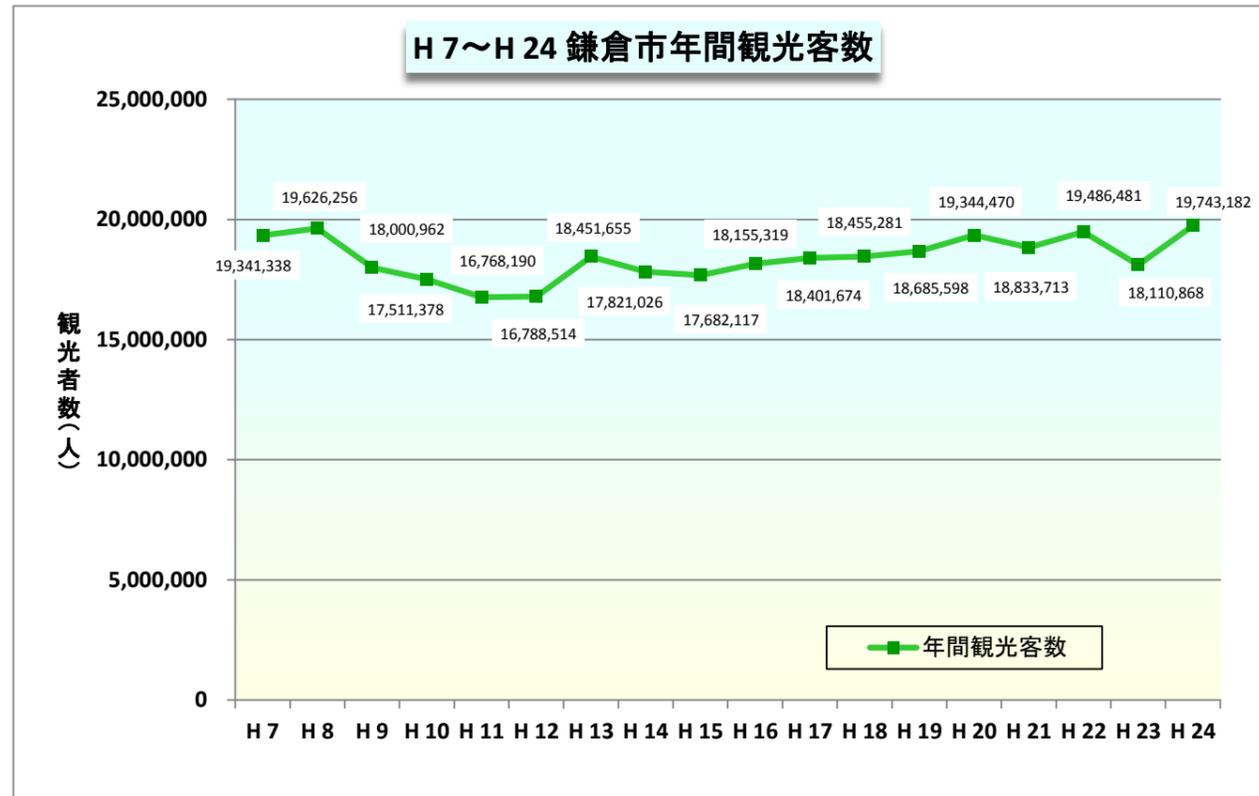
おもてなしプライシング（仮称）の主な検討課題のまとめ（P.14～17）

項目		内容
(1) 法制度面の検討		おもてなしプライシング（仮称）のサービスや課金に対する法的な根拠を整理し、必要に応じて条例化等の検討が必要
(2) おもてなしプライシング（仮称）のサービス内容の検討		おもてなしの考え方、枠組み（体制、費用の流れ等）、具体的なサービスの内容等の検討が必要
(3) 課金の詳細検討	イ) 対象エリア	鎌倉地域の道路網の配置状況からみて、鎌倉地域の主な出入口は9箇所限定（一部規制が必要）特定の路線のみに対する取り組み（例えば、県道金沢鎌倉線）では、他の路線への迂回が生じる恐れがあるなどを踏まえた対象エリアの検討が必要
	ロ) 対象日時	実施日は、施策の効果や運用費用等を踏まえ検討が必要
	ハ) 対象者	課金額の検討等も含め、だれを対象とするか、効果や公平性等を踏まえた検討が必要
	ニ) 課金額	来訪者に対するアンケート調査や必要に応じて交通シミュレーションを実施し、対象日と効果、運営費用等を踏まえた検討が必要 $\text{対象日時} \times \text{対象者} \times \text{料金（還元費用を除く）} > \text{交通渋滞の解消効果、運営費用}$
(4) 課金方法の検討		対象車両にふさわしい課金方法を検討、課金車両に対しては、その一部を何らかの方法で次回来訪時に活用できる「おもてなし手形」（仮称）として、課金の一部を直接還元する方法の検討が必要 課金方法によっては、「徴収逃れ」を追跡する必要があり、その方法を検討するとともに、そのためのコストを見込むことが必要
(5) 合意形成		導入に向け、法的な整理、施策対象や影響に対し、効果と影響を明らかにしながら合理的な説明が必要 ①市民 ②事業者 ③交通事業者 ④国 ⑤道路管理者（神奈川県） ⑥交通管理者（神奈川県警察本部等） ⑦周辺自治体（横浜市、藤沢市、逗子市） など
(6) 20の施策の検討		おもてなしプライシング（仮称）に合わせて、他の施策の推進を検討、特に、代替交通の強化となる環境手形やパーク＆ライド等の拡充、歩行環境の充実（歩行者尊重道路等）の検討が必要 幹線道路からの流入は、9箇所の断面で捕捉できるが、一部、国道134号沿線等の地域においては、生活道路からの進入を規制する方策の検討が必要
(7) プライシング以外の「おもてなし」の検討		観光客をおもてなす市民の取り組み（例えば、「市民宣言」等）や、市民を尊重する来訪者のマナーを強化するための啓発活動の検討が必要

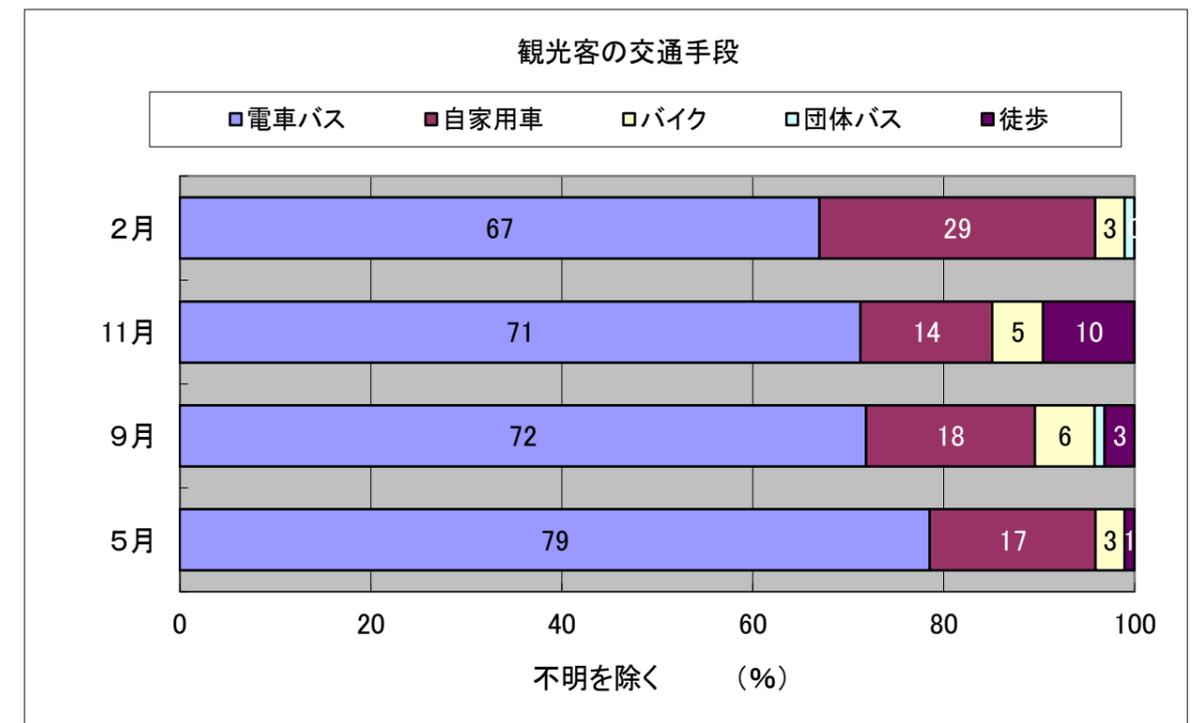
おもてなしプライシング（仮称）を含めた20の施策イメージ



観光客の入込客数



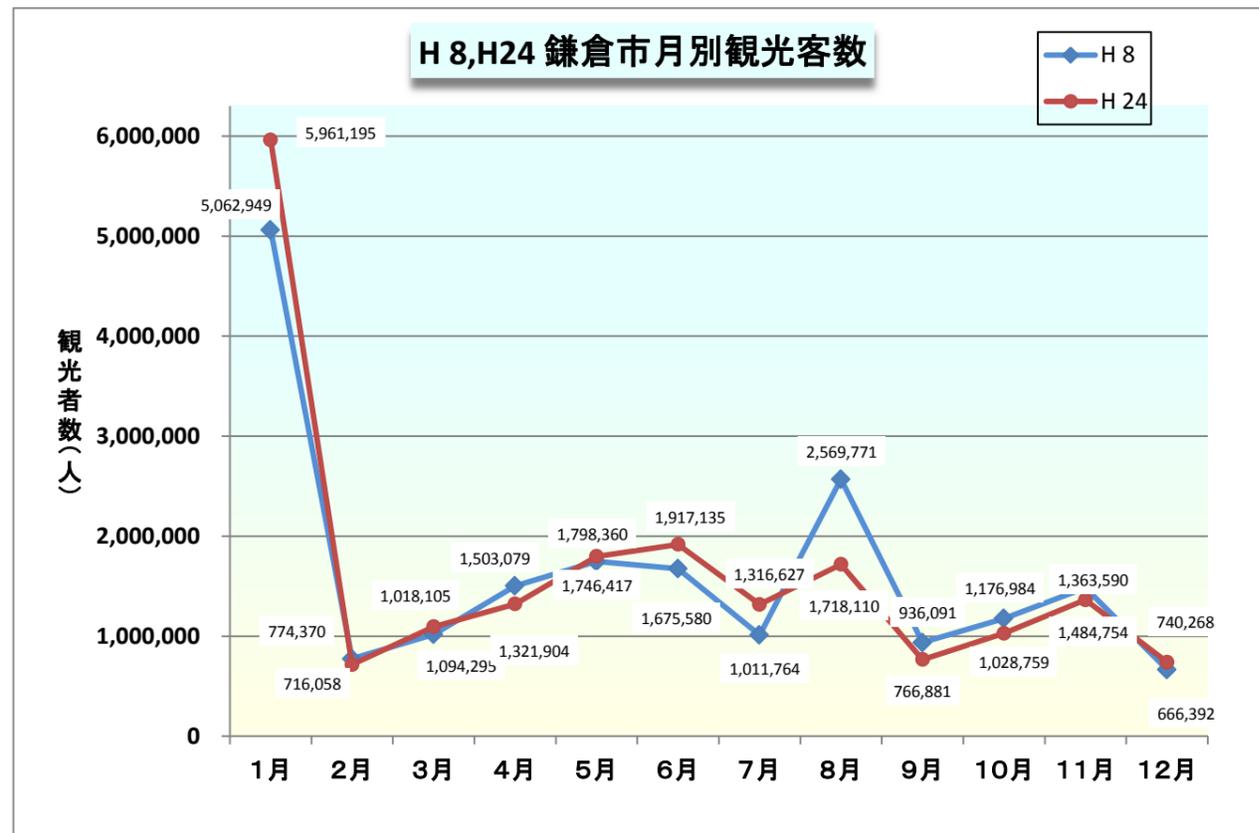
来訪者アンケートによる観光客の交通手段(回答者:各月100人)



※H22.5, 11月: 鶴岡八幡宮、H22.9, 2月: 銭洗弁財天

出典: 鎌倉市の観光事情 [平成23年度版] (資料: 来訪者アンケート)

H8, H24 鎌倉市月別観光客数



参考: 第19回研究会資料より/鎌倉市観光動態調査(平成6年3月)による来訪者の交通手段の想定

	合計	鉄道	自家用車	路線バス	自転車・バイク	タクシー・ハイヤー	その他
全体	2,145	1,603	430	24	56	4	28
実							
円覚寺	427	369	48	1	7	1	1
銭洗い弁天	444	340	83	7	10	1	3
高德院大仏	414	287	103	4	14	-	6
134号海岸	219	105	94	2	16	1	1
瑞泉寺	204	146	41	0	3	0	14
小町通り	437	356	61	10	6	1	3
数							
春期	545	401	115	5	20	2	2
夏期	524	381	117	1	22	0	3
秋期	549	442	79	10	4	1	13
冬期	527	379	119	8	10	1	10
比							
全体	100.0%	74.7%	20.0%	1.1%	2.5%	0.2%	1.3%
円覚寺	100.0%	86.4%	11.2%	0.2%	1.6%	0.2%	0.2%
銭洗い弁天	100.0%	76.6%	18.7%	1.6%	2.3%	0.2%	0.7%
高德院大仏	100.0%	69.3%	24.9%	1.0%	3.4%	0.0%	1.4%
134号海岸	100.0%	47.9%	42.9%	0.9%	7.3%	0.5%	0.5%
瑞泉寺	100.0%	71.6%	20.1%	0.0%	1.5%	0.0%	6.9%
小町通り	100.0%	81.5%	14.0%	2.3%	1.4%	0.2%	0.7%
春期	100.0%	73.6%	21.1%	0.9%	3.7%	0.4%	0.4%
夏期	100.0%	72.7%	22.3%	0.2%	4.2%	0.0%	0.6%
秋期	100.0%	80.5%	14.4%	1.8%	0.7%	0.2%	2.4%
冬期	100.0%	71.9%	22.6%	1.5%	1.9%	0.2%	1.9%

平成6年1月の動態調査により、円覚寺、銭洗い弁天、高德院大仏、134号海岸、瑞泉寺、小町通りにおける来訪交通手段を合計して、年間平均の鎌倉地域への交通手段分担として想定した。

- 鉄道 74.7%
- 自家用車 20.0%
- 路線バス 1.1%
- 自転車・バイク 2.5%
- タクシー・ハイヤー 0.2%
- その他 1.3%