

鎌倉市交通計画検討委員会

【第11回】

(目次)

1. 平成28年度検討委員会・専門部会の検討方針.....	1
1) 検討体制	1
2) 主な議題	1
3) 取組み状況.....	4
4) 専門部会の報告について	5
2. 交通市民憲章(案)について.....	6
1) 概要	6
2) 前回委員会での主な意見とそれ以降の専門部会の検討	7
3) 本日の論点.....	8
3. 交通量調査、アンケート調査結果の中間報告について	9
1) 調査概要	9
2) 調査結果	12
4. 特別委員会・幹事会の報告について	16

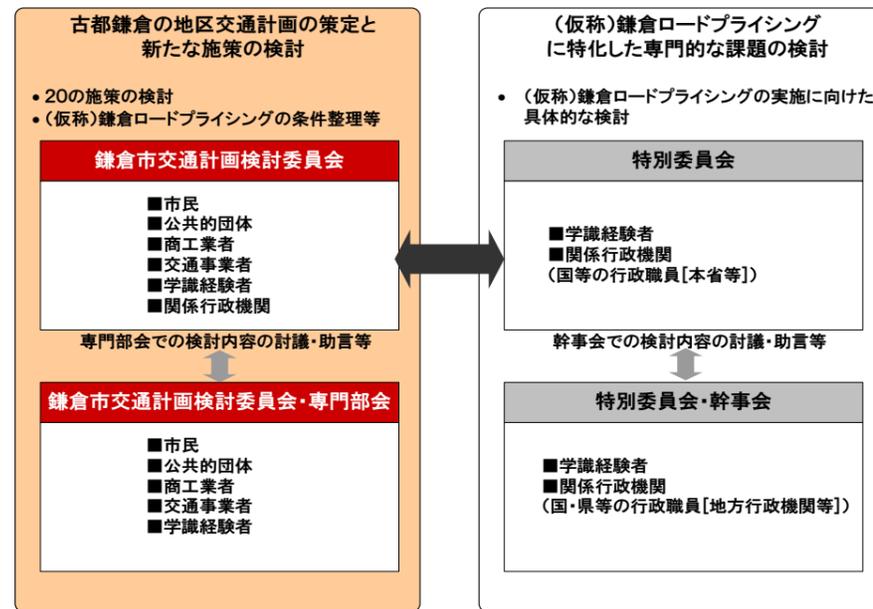
平成28年11月7日(月)

1. 平成28年度検討委員会・専門部会の検討方針

1) 検討体制

■昨年度に引き続き、(仮称)鎌倉ロードプライシングに特化した専門的な課題を議論する「特別委員会」と本委員会の2つの体制で検討を進めます。

図. 鎌倉市交通計画検討委員会等組織図



2) 主な議題

- 検討委員会・専門部会では、昨年度の検討を踏まえ、主に次の項目を議論します。
- I. 実態調査、アンケート調査
 - 1. 実施方針、アンケート調査票
 - II. 交通市民憲章 (案)
 - III. 20の施策等
 - 1. 総合的な交通情報、プロモーション
 - 2. 歩行者尊重道路
 - 3. ゾーンシステム 等
 - IV (仮称) 鎌倉ロードプライシング
 - 1. 課金の方向性
 - 2. 導入後の効果や課題分析

I. 実態調査、アンケート調査

1. 実施方針、アンケート調査票

- ・ 古都鎌倉の自動車交通量、駐車場の分布や利用状況、市民と来訪者等の移動実態や(仮称)鎌倉ロードプライシングの意向等を把握するための、アンケート調査の実施方針やアンケート調査票について検討します。
- スケジュールの関係から専門部会のみで議論し既に実施済みです。

II. 交通市民憲章 (案)

- ・ 昨年度検討した市民憲章の専門部会(案)を検討委員会に諮り、検討委員会(案)を策定します。
- ・ 交通市民憲章の策定に向け、市民の機運を高めるPRの方法を検討します。

III. 20の施策等 (3頁参照)

1. 総合的な交通情報、プロモーション

- ・ 昨年度に引き続き、総合的な交通情報の内容や方法を検討します。
- ・ 市民憲章(案)や(仮称)鎌倉ロードプライシングの市民の理解を深めるため、周知の方法を検討します。

2. 歩行者尊重道路

- ・ 鎌倉地域の歩行者ネットワークのあり方を検討するとともに、国土交通省が平成28年3月31日に公表した生活道路に関する「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」等を踏まえ、歩行者尊重道路の具体策を検討します。

3. ゾーンシステム

- ・ (仮称)鎌倉ロードプライシングの実施に向け、道路幅員が狭いものの、古都鎌倉への抜け道が複数ある由比ガ浜地域に対し、来訪車両の流入を防ぐための交通規制等を検討します。

IV. (仮称) 鎌倉ロードプライシング

1. 課金の方向性

- ・ 「鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた中間とりまとめ(平成27年3月 鎌倉市交通計画検討委員会)」で定めた課金の方向性を基に、特別委員会で議論を進めている法制度等の検討結果を踏まえ、課金エリア、パターン等を必要に応じて再検討します。
- ・ 課金の具体的な用途を検討します。

2. 導入後の効果や課題分析

- ・ (仮称)鎌倉ロードプライシングを実施した場合に想定される行動の変化を、別途実施されるアンケート調査結果から分析し、買物行動の変化等の課題に対する方針を検討します。

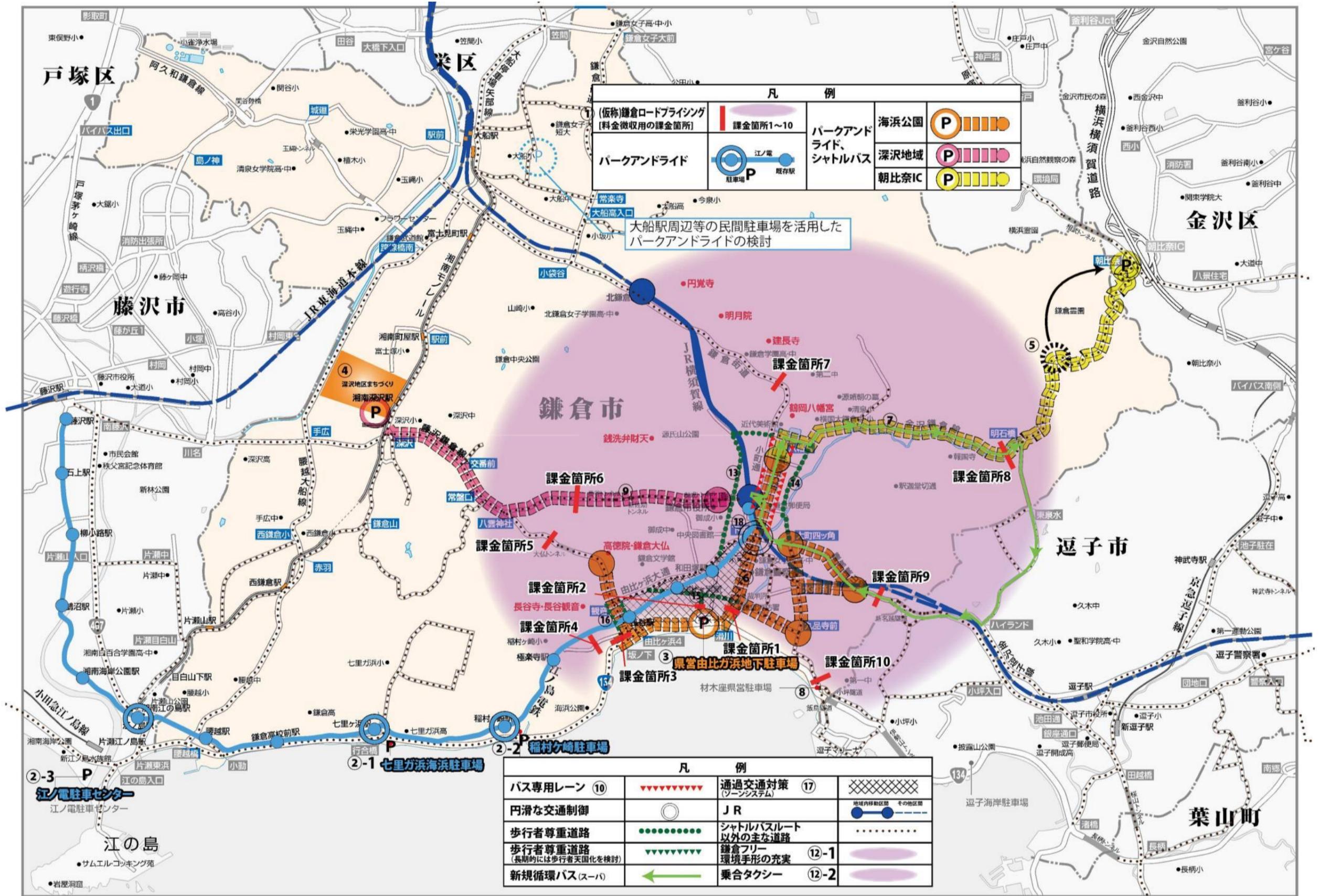
20 の施策、新たな施策の検討課題・検討方針及び検討の主体

施策等	検討課題・検討方針	検討の主体		
		検討委員会	特別委員会	
		○：平成 27 年度からの継続議論 ◎：平成 28 年度に新規議論 ※：当面は事務局で検討を進め、検討委員会に報告し必要に応じて次年度以降に議論 —：検討対象外		
20 の施策	①（仮称）鎌倉ロードプライシング	法的な制度設計等に対し特別委員会で議論し、その結果を必要に応じて検討委員会で再検討する。	○	○
	②～⑤ パークアンドライド	既存の駐車場は駐車時間の延長や夏期の運用、深沢地域のまちづくりとの整合、朝比奈方面の新たな駐車場の確保等、検討課題が明らかであり、関係機関と協議・調整する。	※	—
	⑥～⑨シャトルバス	運行計画、走行環境の向上を検討しつつ、交通事業者と協議・調整する。	※	—
	⑩バス専用レーン	導入効果や周辺道路への影響を検証し、交通管理者等と協議・調整する。	※	—
	⑫鎌倉フリー環境手形	利用促進に向けたサービスの拡充を、関係機関と協議・調整する。	※	—
	⑫乗合タクシー	運行計画・経費を検討し、交通事業者等と協議・調整する。	※	—
	⑬～⑯ 歩行者尊重道路	歩行者尊重道路に位置付けられている路線に加え、鎌倉市議会に対する「子供達と高齢者の歩行空間の安全を守る為、生活道路におけるあらゆる対策を講じるよう、鎌倉市に対して、働きかけることを求める請願書」を受け、鎌倉地域内の歩行環境の向上策を広く検討する。検討に際しては、国土交通省が平成 28 年 3 月 31 日に公表した「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」等を踏まえ行う。 今小路通りは過年度の社会実験等の結果等を踏まえる。	◎	—
	⑰ゾーンシステム	計画を検討し、沿道住民や交通管理者と協議・調整する。	◎	◎
	⑱江ノ電踏切と連動した信号処理	計画を検討し、交通管理者と協議・調整する。	※	—
	⑲総合的な交通情報	スマートフォンの活用や全国的に情報発信する方法等を、市関係課、交通事業者等と協議・調整する。	○	—
	⑳プロモーション	方法を検討し、市関係課、関係機関と協議・調整する。	○	—
新たな施策	パークアンドライド（民間駐車場の活用）	平成 27 年度に実施した民間駐車場事業者へのヒアリング結果等を踏まえ、民間駐車場事業者と協議・調整する。	※	—
	新規循環バス「スーバ」	本格運行に向け、久木踏切の問題等、関係機関と協議・調整する。	※	—
	地域公共交通の輸送力の増強	輸送力の増強を図るための課題を明らかにし、交通事業者等と協議・調整する。	※	—

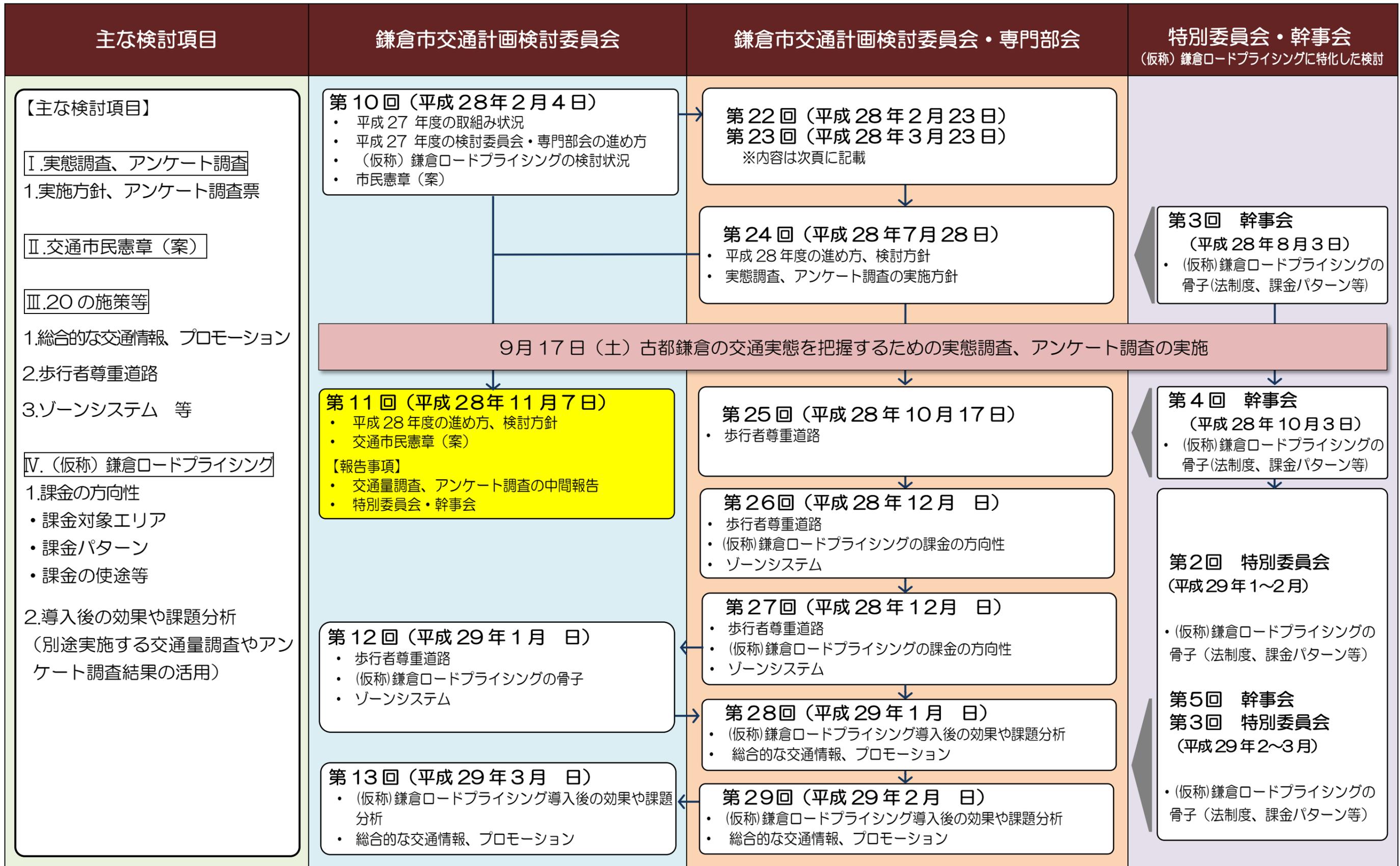
➤ 20 の施策は追加、廃止があることから名称については今後検討する。

図.20 の施策及び新たな施策の計画図

課金箇所等の位置は決定したのではなく、今後詳細を検討します。



3) 取組み状況



※検討する内容や開催時期が変更になる可能性があります。

4) 専門部会の報告について

前回委員会以降の専門部会の開催状況と主な議論の内容

開催状況	主な議題	内容と主な意見
第22回 専門部会 (平成28年2月23日)	<ul style="list-style-type: none"> 市民憲章(案)について 民間駐車場を活用したパークアンドライドについて 	<ul style="list-style-type: none"> 市民憲章(案)について 深沢駅周辺の大規模用地を活用したパークアンドライドについて 費用を掛けずに民間駐車場を活用する方法の検討について 交通ICカードを活用して駐車場と公共交通機関の料金を支払うなどの連携について (仮称)鎌倉ロードプライシングが実施された場合に必要となるパークアンドライド駐車場台数について
第23回 専門部会 (平成28年3月23日)	<ul style="list-style-type: none"> 市民憲章(案)について (仮称)鎌倉ロードプライシングについて 総合的な交通情報について プロモーションについて 	<ul style="list-style-type: none"> 市民憲章(案)について (仮称)鎌倉ロードプライシングの施策内容と名称の整合について (仮称)鎌倉ロードプライシングの課金用途の明確化について(商業者が納得できる課金の用途) 交通情報やプロモーションはできることから進めることについて(スマホのアプリケーションやSNSの活用等) 交通渋滞により生活環境が悪化する鎌倉地域の事情を広く発信し、自動車利用抑制の協力を促す方法について
第24回 専門部会 (平成28年7月28日)	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年度の進め方、検討方針 実態調査、アンケート調査の実施方針 	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年度検討委員会・専門部会の検討方針について <ul style="list-style-type: none"> 20の施策の新たな視点が必要ではないか (仮称)鎌倉ロードプライシング検討の進め方について、迅速な対応が必要ではないか 実態調査の進め方やアンケート調査内容について <ul style="list-style-type: none"> アンケート調査をするにあたり(仮称)鎌倉ロードプライシングを丁寧に説明することが必要 インターネット等を活用した調査方法を検討する (仮称)鎌倉ロードプライシングの課金対象車両や対象地域の言葉を定義する (仮称)鎌倉ロードプライシングの取組みが認識されているか質問する
第25回 専門部会 (平成28年10月17日)	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者尊重道路(20の施策) 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者ネットワーク、歩行者尊重道路、請願道路、鎌倉市都市計画マスタープランの生活道路の枠組みや関係性の整理、専門部会で議論する道路の明確化について 歩行者尊重道路の機能を確保するための行政の体制について 道路を広げて歩道を確保することが難しいことについて 平成8年の提言書以降の国等の取組み(交通バリアフリー、自転車利用環境創出ガイドライン、凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準等)の共有について

2. 交通市民憲章（案）について

1) 概要（第10回検討委員会：平成28年2月4日開催資料から）

項目	専門部会での主な意見
■制定の目的	<p>古都鎌倉は、休日を中心に著しい交通渋滞が発生しており、バスの定時性・速達性の低下、緊急車両の遅れなど、市民生活に大きな支障をきたし、移動の自由が奪われています。</p> <p>交通渋滞の解消に向けては、自動車の利用を自粛し、必要に応じて抑制を図り、徒歩と公共交通を中心とした交通環境を目指すことが必要です。</p> <p>そこで、「古都鎌倉 交通市民憲章」を制定し、市民や行政が進める取り組みの精神を来訪者に広くアピールします。</p>
■役割・位置づけ	<p>計画目標の実現に向けては、市民と行政の連携・協働関係をより高め、交通問題の解決に全市的に取り組むことが必要です。市民憲章は、鎌倉市の交通計画の上位に位置し、市民や行政の行動規範を定めるものです。これを将来に渡って継承し、その理念を広く浸透させることが重要であることから、議会に諮る「市民憲章」の制定をめざします。</p>
■制定の手順	<p>検討委員会（案）を公表し、市民に広くアピールするとともに、意見を募集し、市民憲章として高めていきます。</p>
■主体	<p>全市民と鎌倉市（行政）の協働とします。</p>
■ネーミング	<p>専門部会で挙げたネーミング（案）から、以下の理由により「古都鎌倉 交通市民憲章」を選定し、提案します。</p> <p>（選定の理由）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車の使い方を考え、徒歩と公共交通を中心としたまちをめざす目的に合うようにしました。 ・ 既に制定されている「鎌倉市民憲章」との区別を明らかにするため、名前に「交通」を入れることとしました。

古都鎌倉 交通市民憲章(案)

私たちは、先人から受け継いだかけがえのない古都鎌倉の歴史的遺産や風土を、次代に継承すべく努めてきました。同時に、悪化する交通環境とも闘ってきました。

特に、古都鎌倉は鎌倉時代からの都市構造を今に残しており、自然的・歴史的環境の保全と道路整備の両立が難しい状態にあります。休日を中心に来訪車両が集中し、私たちの快適な生活環境に支障をきたすとともに、移動の自由が奪われている状況です。

古都鎌倉の歴史的遺産や風土を活かした世界に誇れるまちづくりを進めるために、徒歩と公共交通を中心とした交通環境をめざし、ここに「古都鎌倉 交通市民憲章」を定めます。

- 1 「公共交通が利用しやすく、歩いて楽しい、賑わいと活力のあるまち」
- 1 「子供や高齢者にやさしい、安全・安心なまち」
- 1 「市民と来訪者が共存でき、楽しく触れ合えるまち」

このまちづくりに向けては、私たち自らが過度な自動車利用を控えるとともに、古都鎌倉の交通に関わりのある多くの人たちの理解を得て、ともに手を携えて進めます。

鎌倉市

2) 前回委員会（第10回交通計画検討委員会：平成28年2月4日開催）での主な意見とそれ以降の専門部会の検討

項目	前回委員会での意見	専門部会での主な意見	結論
◆ネーミング	「鎌倉市民憲章」と区別しやすいように、「市民」を取って「古都鎌倉 交通憲章」、「鎌倉市交通憲章」に変えてはどうか。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 文章中に「古都」を多く使っているので「古都鎌倉交通市民憲章」が良い。 ・ この憲章は古都鎌倉の交通問題に全市民で取り組む意思を表明するものであり、「古都鎌倉」、「交通」、「市民」はいずれも大切な意義のある文言である。 ・ 「市民」を除くと、交通問題に係わりのある限定的な人に訴えているように受け取られる。全市民で取り組む憲章なので「市民」が必要。 ・ 「市民」は優しく観光客をもてなし、心を一つにして交通問題に取り組んでいるという意味で「市民」が入っていた方が良い。 ・ 「市民」をつけた方が良い部分もあるし、市民憲章との区別で交通分野に特定した憲章（交通憲章）にすることも一理ある。 	現時点では「市民」がついているので当面はこの案を進め、今後の議論の中で、「市民」がない方が良い意見が強くなれば「市民」を除く。
◆構成	最終目的として「このような理念で行く」というものがあつた方が良い。今の環境がだめだという表記（前文）は不要で「市民と一緒にやっぺいこう」という憲章の方が望ましい。	<p>最終目標を強調する方法として、以下の2案を基に議論</p> <p>①体言止めを改め、例えば、「わたしたちは～をめざします」を付け、目標達成に向けた決意を強調</p> <p>②目標の達成に向けた取組み方や心構え等を追加した別紙（解説文）を作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「～めざします」、「～つくります」を適宜混ぜた表記にした方が良い。 ・ 目標の強調は、別紙を作らずに本文に入れた方が良い。 ・ 「市民みんなでつくります」と宣言した方が良い。 ・ 憲章は大きな方向性を訴えるものなので、「～つくります」の方が市民の覚悟が伝わる。 	別紙（解説文）を作らずに「～つくります」を目標の巻末につけ、目標を強調する。
◆本文 「私たちの快適な生活環境に支障をきたすとともに、移動の自由が奪われている状況」について	<p>来訪されることが迷惑であると読み取れ、違和感がある。</p> <p>自由が奪われるというのは、束縛をイメージさせるので、提案として⇒「私たちの快適な生活環境及び移動に支障をきたしている状況」</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 私たちは、観光客を受け入れて大事にしなければならないので「奪われている」という言葉は厳しい。 ・ 移動手段の選択の自由まで奪われているとは言い難いので、この部分は削除する。 ・ 住民の快適な生活環境に支障がある事実だけを示せば良い。 	「生活環境の維持に支障をきたしている」に修正する。

3) 本日の論点

- 前回の検討委員会での意見を踏まえ修正した専門部会(案)について、ご議論頂きます。
- 本日の会議で了承を頂き、制定に向け議会での可決をめざし、検討委員会(案)として広く公表します。

今後の流れ

『古都鎌倉 交通市民憲章』(検討委員会案)

- ◆ 検討段階での市民への周知
交通計画ニュースや鎌倉市ホームページ等で公表し、市民に広くアピールしていく
- ◆ 市民意見の聴取
鎌倉地域の交通渋滞対策に関する調査(実施済)、市民アンケート、市政e-モニター等を実施
- ◆ 庁内調整
庁内の関係課に周知を図るとともに、調整が必要な場合には対応を図っていく

『古都鎌倉 交通市民憲章』(案)

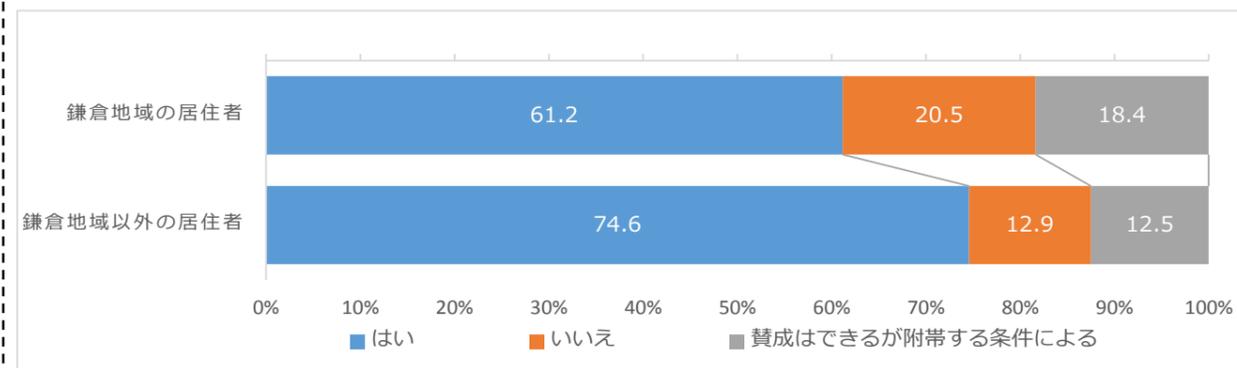
- ◆ パブリックコメント/鎌倉市意見公募手続条例に基づくパブリックコメントの実施
- ◆ 市民に熱意をアピールするために、市長が議会に議案を提出し、可決をめざす

『古都鎌倉 交通市民憲章』の制定

鎌倉市民アンケート調査【居住者】 / 【(仮称)「古都鎌倉 交通市民憲章」(案)に対する「市民」の考え方】

市民自らが過度な自動車利用を控えることを表明し、来訪者に理解を求める考え方

- 考え方に賛同できる割合は、鎌倉地域の居住者は約61%、鎌倉地域以外の居住者は約75%



【古都鎌倉 交通市民憲章 専門部会(案)】

赤文字：修正箇所

古都鎌倉 交通市民憲章(案)

わたくしたちは、先人から受け継いだかけがえのない古都鎌倉の歴史的遺産や風土を、次代に継承すべく努めてきました。同時に、悪化する交通環境とも闘ってきました。

特に、古都鎌倉は鎌倉時代からの都市構造を今に残しており、自然的・歴史的環境の保全と道路整備の両立が難しい状態にあります。休日を中心に来訪車両が集中し、わたくしたちの快適な生活環境の維持に支障をきたしている状況です。

古都鎌倉の歴史的遺産や風土を活かした世界に誇れるまちづくりを進めるために、徒歩と公共交通を中心とした交通環境をめざし、ここに「古都鎌倉 交通市民憲章」を定めます。

- 1 わたくしたちは「公共交通が利用しやすく、歩いて楽しい、賑わいと活力のあるまち」をつくりたい
- 1 わたくしたちは「子供や高齢者にやさしい、安全・安心なまち」をつくりたい
- 1 わたくしたちは「市民と来訪者が共存でき、楽しく触れ合えるまち」をつくりたい

このまちづくりに向けては、わたくしたち自らが過度な自動車利用を控えるとともに、古都鎌倉の交通に関わりのある多くの人たちの理解を得て、ともに手を携えて進めます。

鎌倉市

3. 交通量調査、アンケート調査結果の中間報告について

1) 調査概要

(調査目的)

- 鎌倉地域を対象とした大規模且つ詳細な交通実態の把握は、交通量の経年変化が小さいこと等から、平成8年度以降実施していない。
- 鎌倉地域地区交通計画の策定に向け、以下のことを踏まえ、交通量調査とアンケート調査を実施する。
 - 首都圏中央連絡自動車道の開通等に伴い鎌倉地域の交通流動に変化が生じていることが想定され、最新の交通流動の把握が必要である
 - (仮称) 鎌倉ロードプライシング等の検討に際して、市民等の意向、導入効果や課題の把握が必要である
 - 鎌倉地域においてコインパーキング等が増加していることから駐車場の収容台数の把握が必要である
 - (仮称) 古都鎌倉 交通市民憲章(案)を広く市民に知ってもらうことやその考え方に対する意向を確認することが必要である

(調査内容)

①実態調査

調査項目	調査対象	調査時間	調査方法
(イ)自動車交通量調査	主要な交差点、断面 35箇所(次頁参照)	平成28年9月17日(土) 7時~19時(12時間)	道路上で調査員が車種別に交通量をカウントする。 (大型乗用車〔観光バス、その他〕、大型貨物車、普通貨物車、普通自動車〔一般車、タクシー〕、二輪車〔原付含む〕)
(ロ)信号現示調査	信号交差点	44箇所 (次頁参照)	押しボタン信号のみで歩行者の信号が変わる信号機を除く一般的な信号機を対象に、調査員が調査開始時間、信号現示パターンを2時間に1回程度記録する。
	主要な踏切	7箇所(次頁参照)	鉄道のピーク1時間を対象に遮断開始時間と終了時間を記録する。
(ハ)駐車場分布調査	鎌倉地域の車庫を除く全ての駐車場	-	鎌倉地域内の全ての駐車場を対象に、調査員が公道から確認できる範囲で駐車場の位置、収容台数、構造、料金を調査する。大型バスの駐車スペースがある場合は、一般車と大型車の収容台数を分けて記録する。
(ニ)駐車場利用実態調査	主要な10箇所 (11頁案参照)	平成28年9月17日(土) 7時~19時(12時間)	駐車場の出入口でナンバープレートを読み取り駐車時間等を記録する。 駐車場待ちが発生した場合は、その発生時間とナンバープレートを読み取り記録する。

②アンケート調査

回収数および回収率は、平成28年11月7日時点のものです。

調査項目	調査対象	調査期間	調査方法	配布数	回収数	回収率	
鎌倉市民アンケート調査	(イ)居住者	鎌倉地域、その他	実態調査に合わせ 平成28年9月17日(土)	アンケートを郵送で配布・回収	鎌倉地域：1,500枚 その他：1,500枚	558枚 478枚	37.2% 31.9%
	(ロ)事業所	鎌倉地域、その他	実態調査に合わせ 平成28年9月17日(土)	アンケートを郵送で配布・回収	鎌倉地域：1,500枚 その他：1,500枚	329枚 300枚	21.9% 20.0%
来訪者アンケート調査	(イ)自動車利用者	20箇所の駐車場 (11頁参照)	実態調査に合わせ 平成28年9月17日(土)	調査員が利用者に直接配布し、郵送で回収	1,946枚	264枚	13.6%
	(ロ)鉄道利用者	鎌倉駅、北鎌倉駅、長谷駅	実態調査に合わせ 平成28年9月17日(土)	調査員が利用者に直接配布し、郵送で回収	4,000枚	514枚	12.9%
買物客アンケート	買物客	平成28年9月中	各店舗に依頼して、お客にアンケートを配布してもらい郵送で回収	386枚	72枚	18.7%	
タクシー運行に関するアンケート調査	鎌倉地域のタクシー事業者	平成28年9月17日(土)	アンケートを配布・回収	-	45台 [※]	-	
宅配車両運行に関するアンケート調査	鎌倉地域の貨物事業社	平成28年9月17日(土)	アンケートを配布・回収	-	26台 [※]	-	
来訪営業車に関するアンケート調査	鎌倉地域の事業所に来訪する車両	平成28年9月17日(土)	事業所の調査対象者に依頼して、来訪営業車にアンケートを配布・郵送で回収	3,000枚	165枚	5.5%	

※) タクシー・宅配車両の回収数は回答頂いた車両台数計を示す。

図 交通量調査箇所図

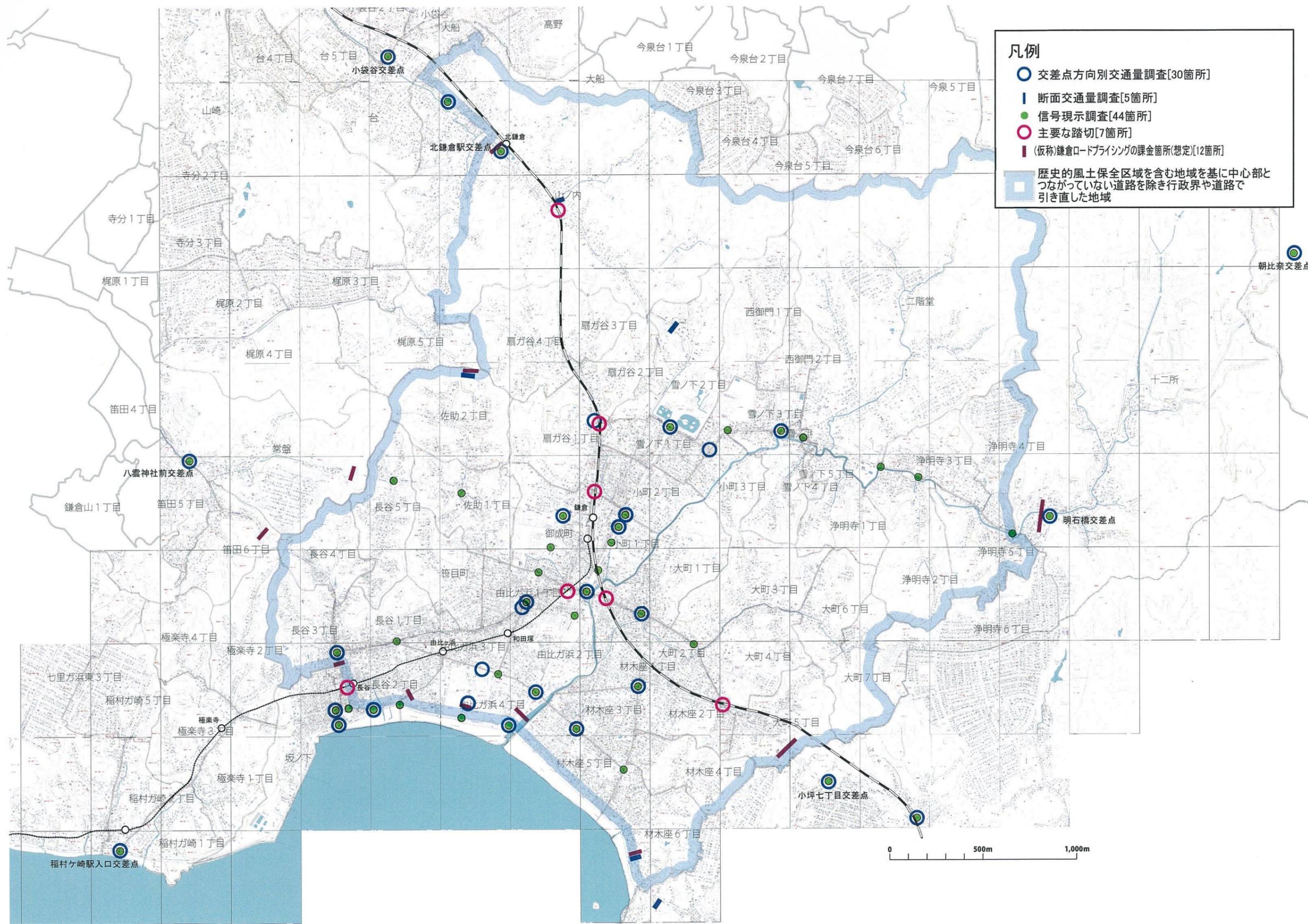
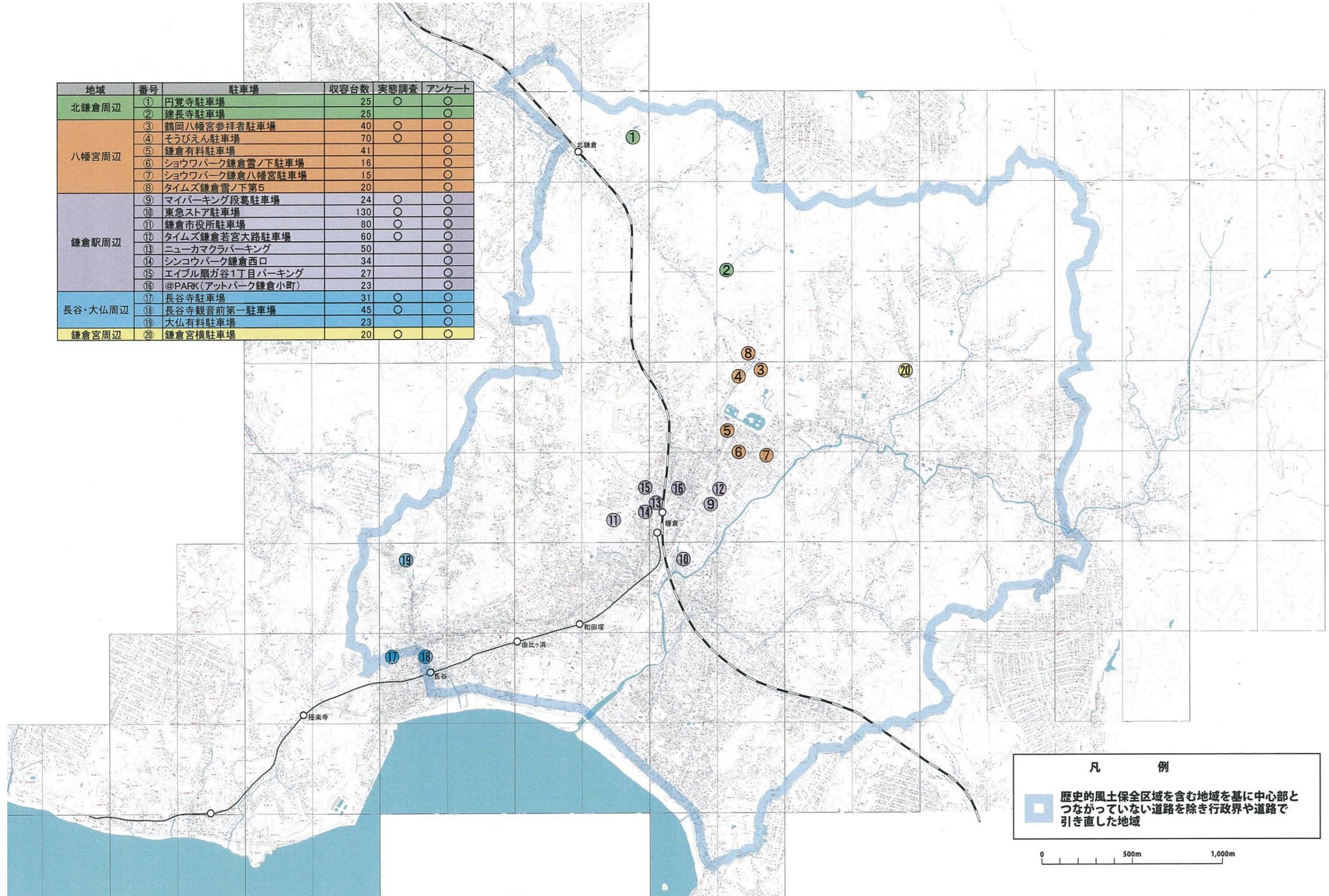


図 駐車場利用実態調査、来訪者アンケート調査(自動車利用者)箇所図

地域	番号	駐車場	収容台数	実態調査	アンケート
北鎌倉周辺	①	円覚寺駐車場	25	○	○
	②	建長寺駐車場	25	○	○
八幡宮周辺	③	鶴岡八幡宮参拝者駐車場	40	○	○
	④	そうびえん駐車場	70	○	○
	⑤	鎌倉有料駐車場	41	○	○
	⑥	ショウワパーク鎌倉雪ノ下駐車場	16	○	○
	⑦	ショウワパーク鎌倉八幡宮駐車場	15	○	○
	⑧	タイムズ鎌倉雪ノ下第5	20	○	○
鎌倉駅周辺	⑨	マイパーキング段葛駐車場	24	○	○
	⑩	東急ストア駐車場	130	○	○
	⑪	鎌倉市役所駐車場	80	○	○
	⑫	タイムズ鎌倉若宮大路駐車場	60	○	○
	⑬	ニューカマクラパーキング	50	○	○
	⑭	シンコウパーク鎌倉西口	34	○	○
	⑮	エイブル扇ガ谷1丁目パーキング	27	○	○
長谷・大仏周辺	⑯	@PARK(アットパーク鎌倉小町)	23	○	○
	⑰	長谷寺駐車場	31	○	○
鎌倉宮周辺	⑱	長谷寺観音前第一駐車場	45	○	○
	⑲	大仏有料駐車場	23	○	○
	⑳	鎌倉宮横駐車場	20	○	○



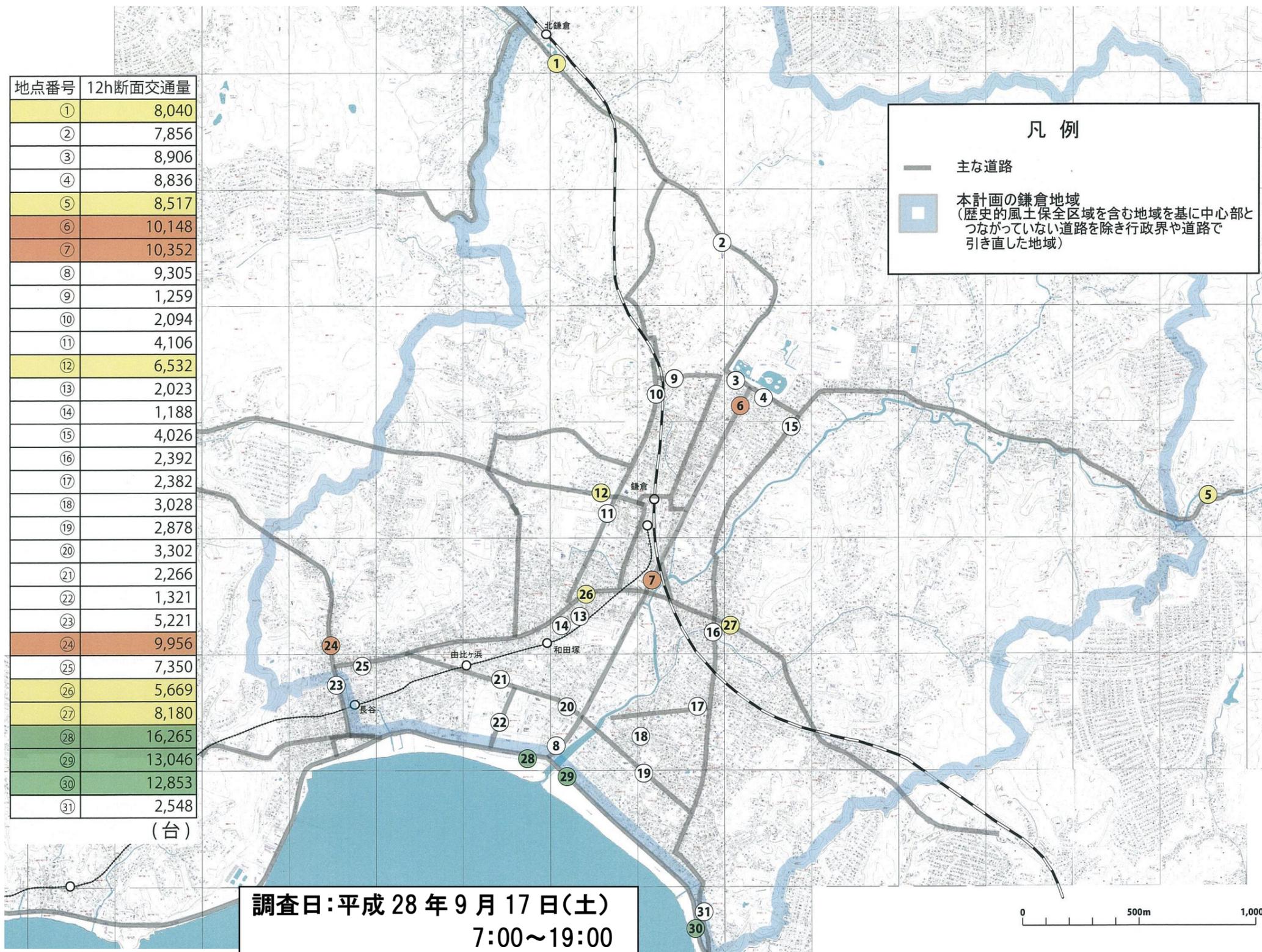
2) 調査結果

■自動車交通量調査

【12時間断面交通量】

- 若宮大路の交通量(⑥、⑦)は約1万台
- 長谷の大仏付近の交通量(⑭)は約1万台
- 地域間を結ぶ主要道路の県道等の交通量(①、⑤、⑫、⑲、⑳、㉑)は概ね6千~1万台
- 今小路通りや小町大路の交通量が2~4千台、由比ガ浜駅周辺が2~3千台

12時間断面交通量調査結果

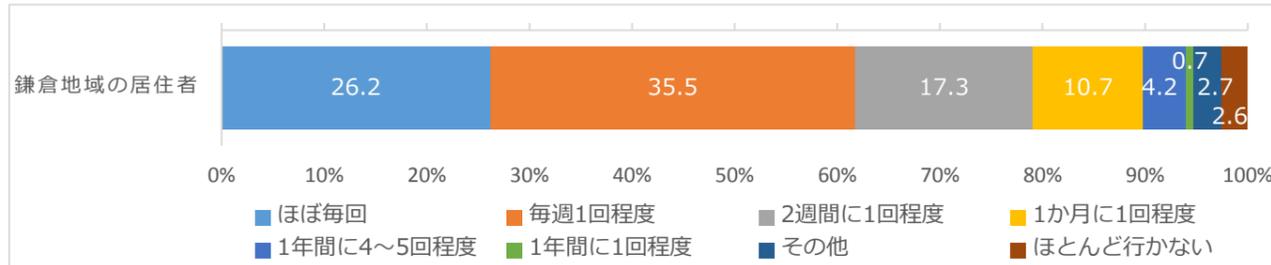


■鎌倉市民アンケート調査【居住者】、来訪者アンケート調査【自動車利用者】

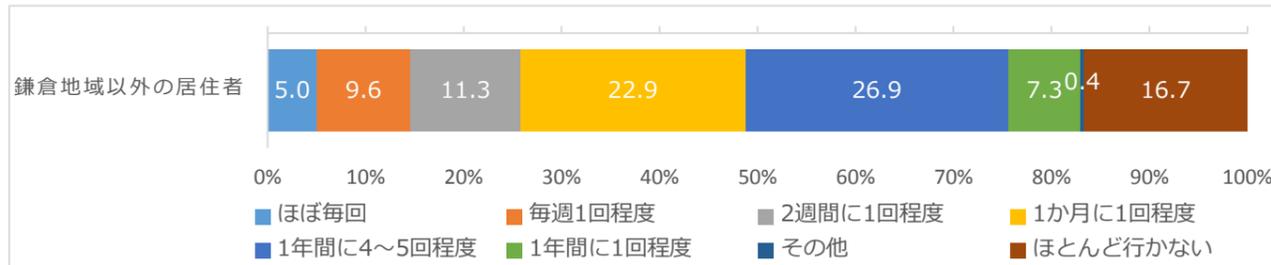
【休日（土日祝日）の来訪等頻度について】

- 鎌倉地域の居住者が地域外に行く頻度は「毎回」が約26%、「毎週1回程度」が約36%であり、鎌倉地域以外の居住者が鎌倉地域に来る割合よりも高い

●鎌倉地域の市民が鎌倉地域の外の地域（例えば、大船や逗子市等）に行く頻度



●鎌倉地域以外の市民が鎌倉地域を訪れる頻度



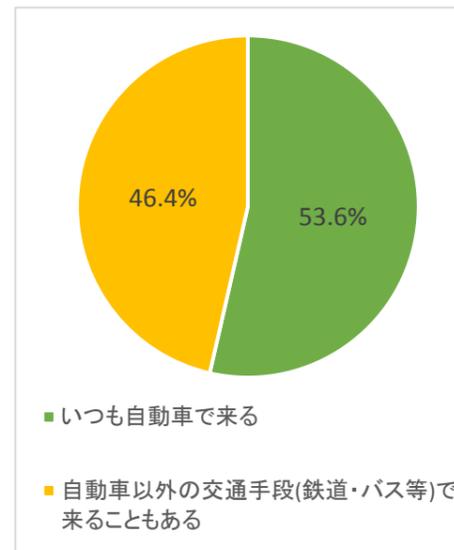
●〔参考〕来訪者が鎌倉地域を訪れる頻度

※「その他」が多い理由として、来訪者アンケートは一部市民も含まれており、毎週等の記述があった方が「その他」を選択しているためであり、住所とクロス集計し市民を除く来訪者で再計算する



【来訪者の交通手段に関して】

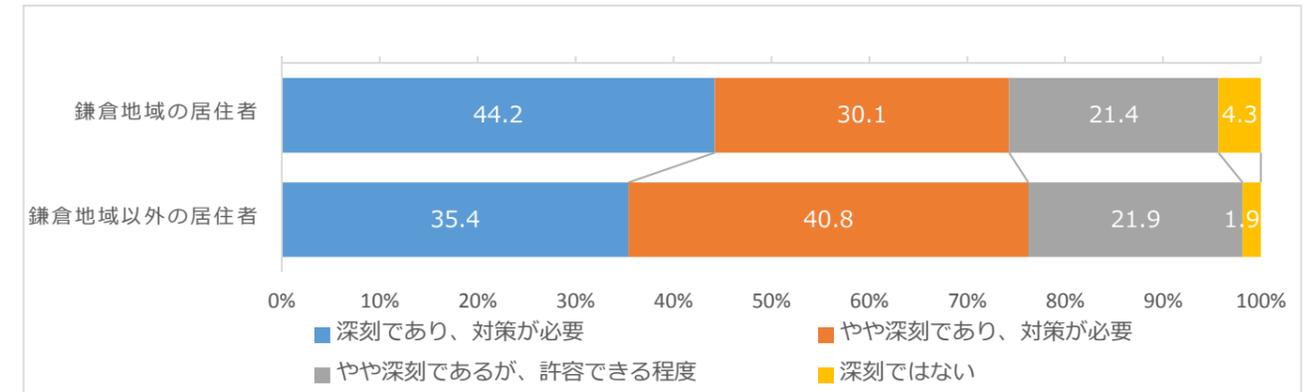
- 来訪者は「いつも車で来る」割合と「自動車以外の交通手段で来ることもある」割合がほぼ同じである



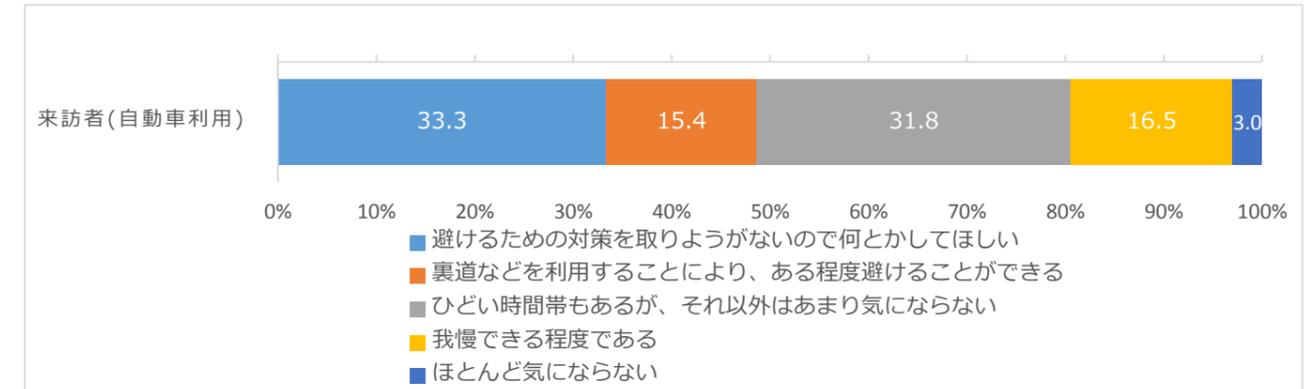
【休日（土日祝日）の鎌倉地域の交通渋滞について】

- 鎌倉地域の居住者の交通渋滞に対する考え方は、「深刻であり、対策が必要」が約44%、「やや深刻であり、対策が必要」が約30%であり合計で7割以上の方が対策が必要と回答
- 鎌倉地域以外の居住者の交通渋滞に対する考え方は、鎌倉地域の居住者に比べ「深刻であり、対策が必要」の割合がやや低いものの、鎌倉地域の居住者と同様に7割以上の方が対策が必要と回答
- 上記の結果は、平成24年度に実施したアンケート結果と変わっていない
- 自動車利用の来訪者は、「避けるための対策を取りようがないので何とかしてほしい」の割合が約33%、「ひどい時間帯もあるが、それ以外はあまり気にならない」が約32%と、両者の割合が同等である

●鎌倉市民の交通渋滞に対する考え方



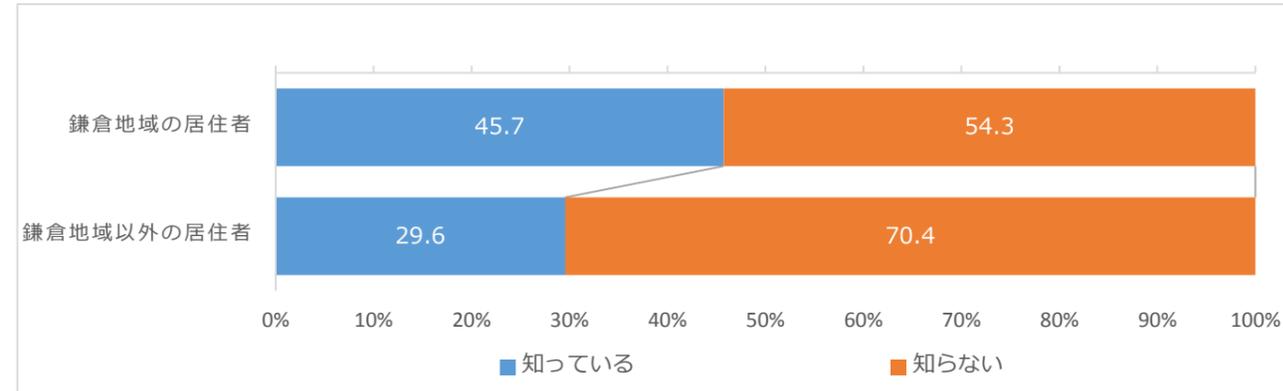
●自動車利用の来訪者の交通渋滞に対する考え方



【(仮称) 鎌倉ロードプライシングに対する「市民」の考え方】

●鎌倉市が(仮称) 鎌倉ロードプライシングを検討していることの認知

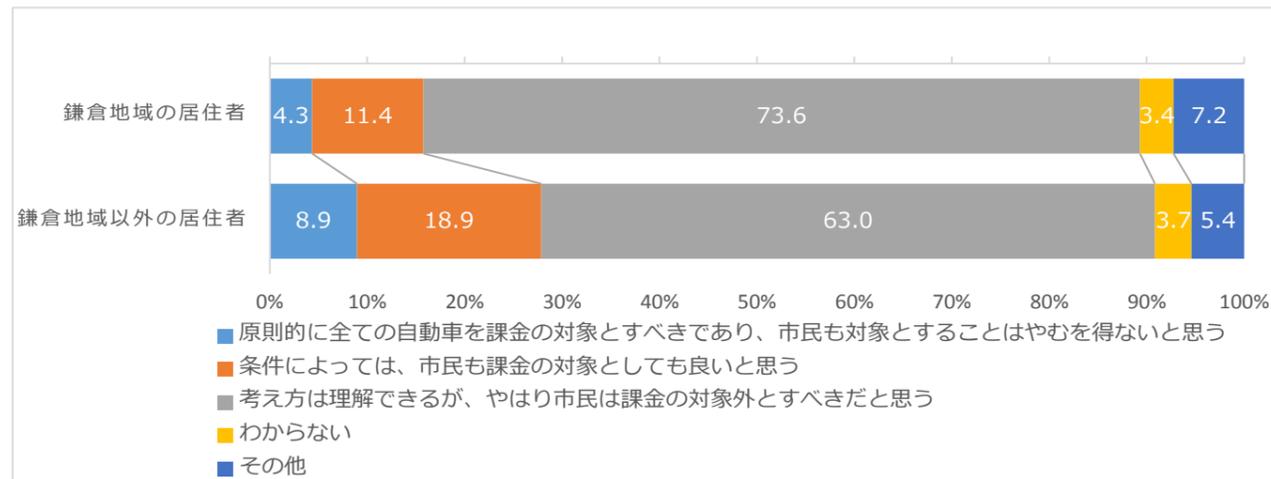
- 鎌倉地域の居住者の約 46%、鎌倉地域以外の居住者の約 30%が知っている



●鎌倉市が検討している(仮称) 鎌倉ロードプライシングについて

すべての土曜日、日祝日(1年間に120日程度)の午前8時~午後4時を基本に、鎌倉地域に流入する自動車に課金することについて

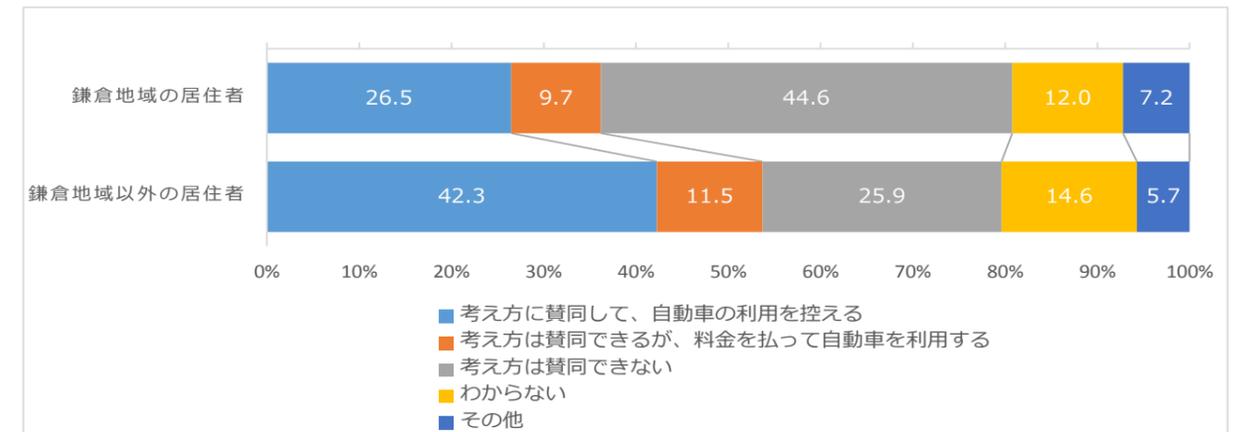
- 「条件によっては、市民も課金の対象」とする割合が、鎌倉地域の居住者は約 11%、鎌倉地域以外の居住者は約 19%
- 「市民は課金の対象外」とする割合が、鎌倉地域の居住者は約 74%、鎌倉地域以外の居住者は 63%



●鎌倉市が検討している(仮称) 鎌倉ロードプライシングについて

来訪者の理解を高めるために、市民の過度な自動車利用を控えることを促す方法として、来訪者の課金額の1割程度の料金(例えば100円)を徴収する考え方について

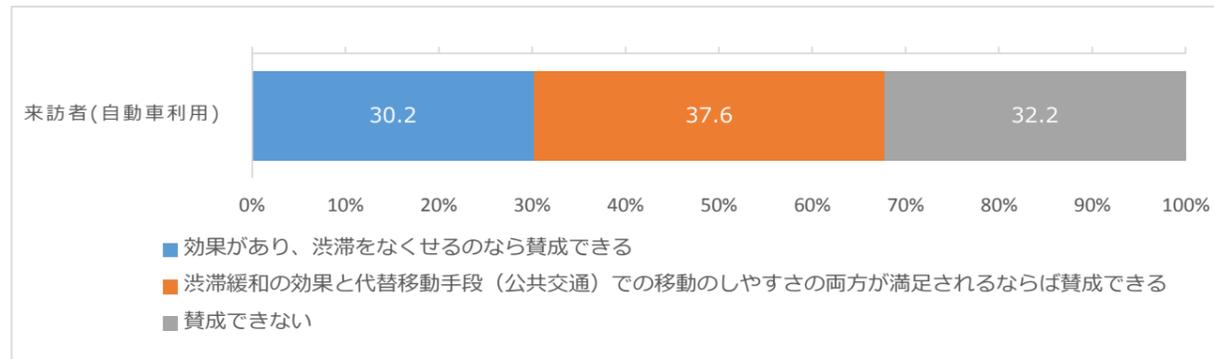
- 考え方に賛同できる割合は、鎌倉地域の居住者は約 36%、鎌倉地域以外外の居住者は約 54%
- 賛同できない割合は、鎌倉地域の居住者は約 45%、鎌倉地域以外外の居住者は約 26%



【(仮称) 鎌倉ロードプライシングに対する「来訪者（自動車利用者）」の考え方】

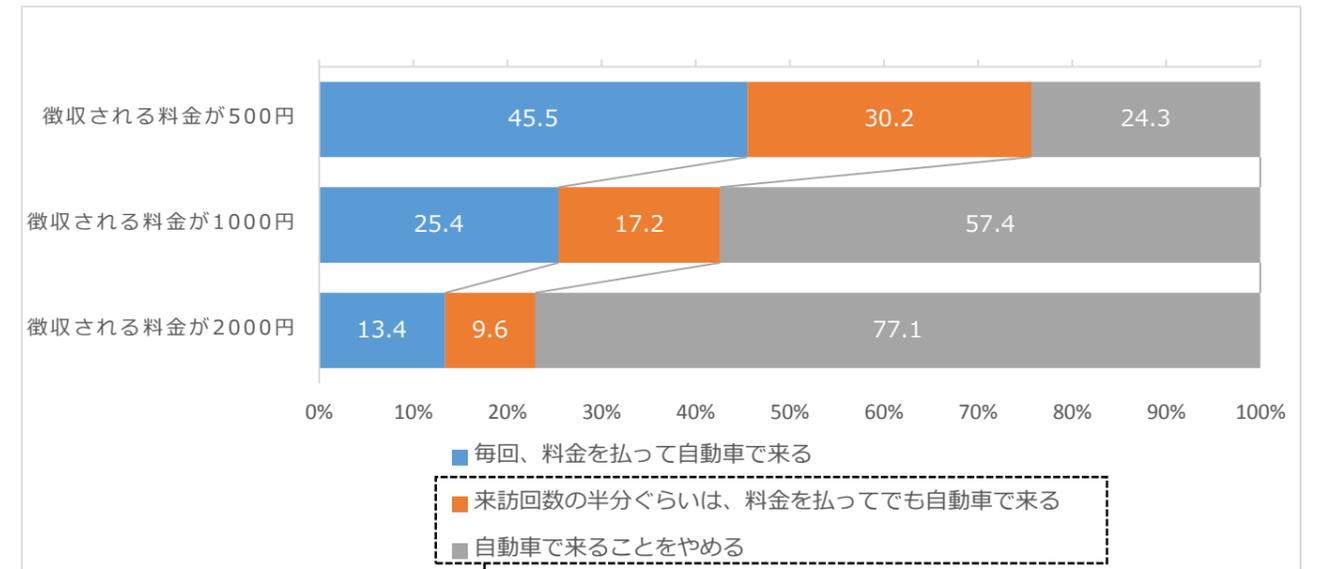
● 休日に鎌倉地域に入る自動車に対し料金を徴収し自動車利用の抑制を促すことについて

- 「効果があり、渋滞をなくせるのなら賛成できる」が約 30%、「渋滞緩和の効果と代替移動手段での移動のしやすさの両方が満足されるなら」が約 38%であり、条件付きで(仮称) 鎌倉ロードプライシングへの賛同が約 7割

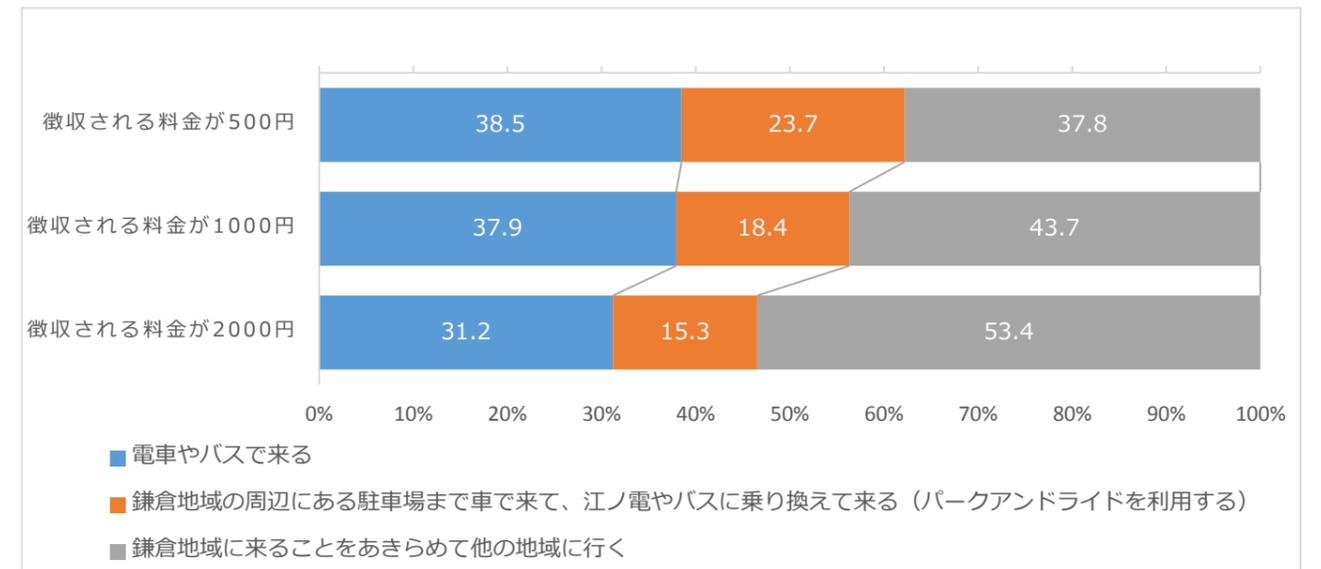


● 料金を払うことにより交通渋滞のない道路を走行できるとした場合の、徴収金額による行動変化

- 徴収される料金が 500 円の場合、「自動車で来ることをやめる」割合が約 24%、その内の約 39%が「電車やバスで来る」、約 24%が「パークアンドライドを利用する」と回答
- 徴収される料金が 1,000 円の場合、「自動車で来ることをやめる」割合が約 57%、徴収される料金が 2,000 円の場合は約 77%に達する



(鎌倉地域に自動車で来ない場合の行動)



4. 特別委員会・幹事会の報告について

前回委員会以降の特別委員会・幹事会の開催状況と主な議論の内容

開催状況	主な議題	内容と主な意見									
第2回 幹事会 (平成28年3月17日)	<ul style="list-style-type: none"> 検討課題と進め方の整理について 	<ul style="list-style-type: none"> ロードプライシング以外の自動車利用抑制策の整理について 道路交通法と地方自治法等の法解釈の整理について 道路法の「道路無料公開」の解釈について（法原則ではなく、道路法のもとでの実態にすぎない） (仮称)鎌倉ロードプライシングの課税根拠の明確化について 課税根拠に合った課金パターンの整理について 									
第3回 幹事会 (平成28年8月3日)	<ul style="list-style-type: none"> 法定外目的税を視野に入れた制度設計素案について 	<ul style="list-style-type: none"> 海外事例における課税主体の交通規制、交通管理権限の整理について 課税根拠に合った課金パターンの整理について <ul style="list-style-type: none"> ▶ 来訪者の流入が減少した場合、市民の自動車利用が増え混雑してしまうことも想定されることから、市民も努力して混雑を減らす知恵を絞る ▶ 交通渋滞の原因者に市民を含めると、地域外からの流入がなくても通常時も混雑しているとなりかねない。課税を時間・曜日限定することを考えると、地域外からの流入が原因者になり、市民に課税する根拠がない 法定外目的税の同意事項「国の経済施策に相当でないと言えない」の整理について（無料公開の原則、道路法に反しない担保を整理する） 									
第4回 幹事会 (平成28年10月3日)	<ul style="list-style-type: none"> 法定外目的税を視野に入れた制度設計素案について 課金システムの検討状況について 	<ul style="list-style-type: none"> 法定外目的税を導入する場合の課金使途の明確化について 法定外税導入における課税根拠、徴税手法、課税範囲等の一貫性の確保について (法定外税の一貫した課税根拠と課税者の考え方) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>道路混雑の原因⇒課税根拠</th> <th>課金対象（課税者）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>その1</td> <td>鎌倉地域外からの流入交通</td> <td>市民は市民税を払っていることから市外からの流入車両</td> </tr> <tr> <td>その2</td> <td>鎌倉地域内の全ての交通</td> <td>鎌倉地域内の内々交通を含む全ての車両</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> 課金対象者について（車の運転者、使用者） 課金システムの導入方針について（高速道路で導入しているETCの一般道路への適用及びカメラによるナンバープレートの自動読み取りの検討を進める） 		道路混雑の原因⇒課税根拠	課金対象（課税者）	その1	鎌倉地域外からの流入交通	市民は市民税を払っていることから市外からの流入車両	その2	鎌倉地域内の全ての交通	鎌倉地域内の内々交通を含む全ての車両
	道路混雑の原因⇒課税根拠	課金対象（課税者）									
その1	鎌倉地域外からの流入交通	市民は市民税を払っていることから市外からの流入車両									
その2	鎌倉地域内の全ての交通	鎌倉地域内の内々交通を含む全ての車両									