

鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

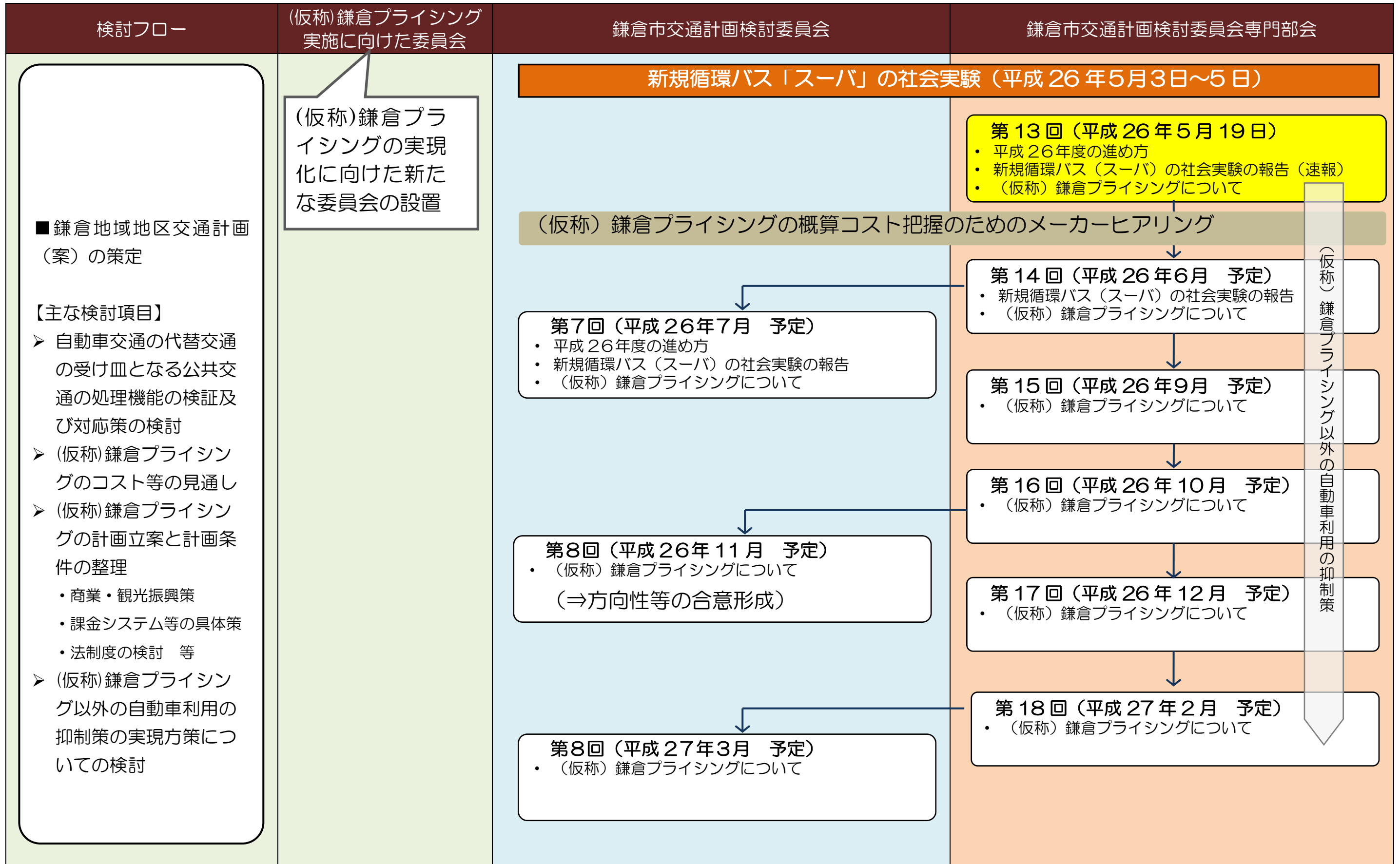
【第13回】

(目次)

1. 平成26年度の進め方(案)	1
2. 本日の進め方	2
3. 新規循環バス「スーバ」の社会実験結果(速報)	3
4. 第6回検討委員会の主な意見とその対応	8
5. (仮称)鎌倉プライシングの検討における専門部会の役割	9
6. (仮称)鎌倉プライシングの検討	10
1) 自動車の転換を担う公共交通の処理能力の検証	10
2) メーカーヒアリング実施内容	11
3) これまで専門部会で議論された検討課題の整理	12
7. プライシング以外の検討	24

平成26年5月19日(月)

1. 平成26年度の進め方（案）



2. 本日の進め方

①平成 26 年 5 月 3 日～5 日に実施した新規循環バス「スーバ」の社会実験結果を報告（速報）

- ・利用者数（バス停乗降調査人数、バス停乗降調査結果）
- ・在来路線バスと新規循環バスの所要時間の結果



実験当日は著しい交通渋滞は発生しませんでした。1 日 500 人以上の利用がありました。こうした結果を踏まえ、次の内容について意見交換します

- 新規循環バスの今後の方向性
- （仮称）鎌倉プライシング導入後の自動車利用が削減された鎌倉地域を仮想したともいえる、今回のゴールデンウィークにおける交通環境の変化や商業観光への影響等

②(仮称) 鎌倉プライシングの検討課題について、引き続き意見交換します

自動車利用から公共交通への転換の可能性について説明

- メーカーへのヒアリング内容について確認
- (仮称) 鎌倉プライシングの効果と課題、検討課題（★特に課金対象、課金額について議論）

③プライシング以外の交通渋滞を減少させる自動車利用の抑制策について、引き続き意見交換します

(これまで挙げた意見)

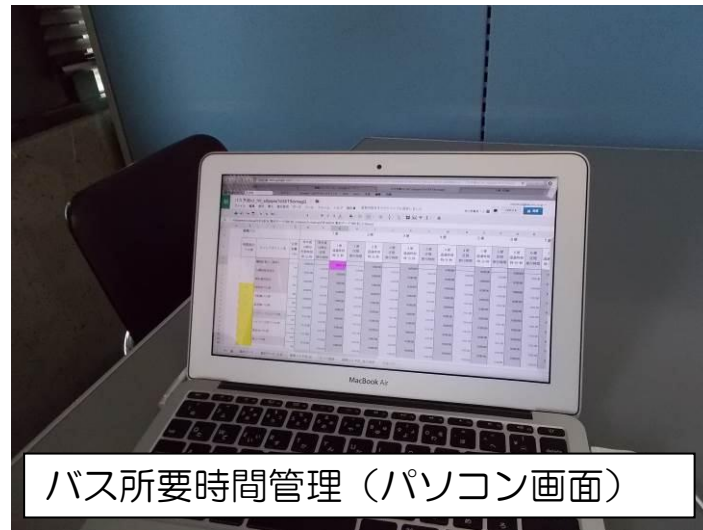
- ・ 交通規制
- ・ 市外の駐車場を活用したパーク&ライド 等

3. 新規循環バス「スーバ」の社会実験結果（速報）

実験の様子



実験当日のボランティアへの説明会



バス所要時間管理（パソコン画面）



バス停での時間表示(4 日 泉水橋バス停)



久木踏切の交通誘導



運行状況



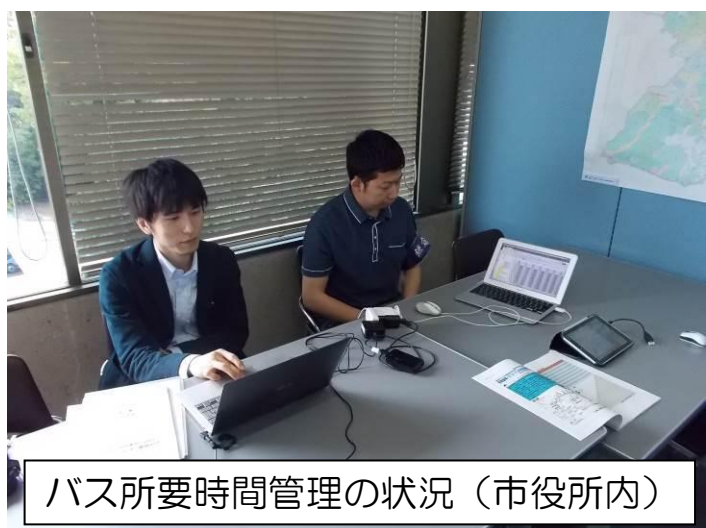
久木踏切の警察官の立会(初日開始直後)



市民モニター（TV取材）



車内の様子（4日）



バス所要時間管理の状況（市役所内）



バス停での時間表示（3日 坂上バス停）



市民モニター（TV取材）



坂上バス停からの乗車状況

①利用者数

■ 3日（土）541人、4日（日）693人、5日（月）502人、3日間合計で1,736人、1便当り約30.5人 ※市民モニターを除く
 ■ 3日間合計で、乗車、降車とも鎌倉駅での乗車が最も多く、次に浄明寺、ハイランドと続く

乗車人数

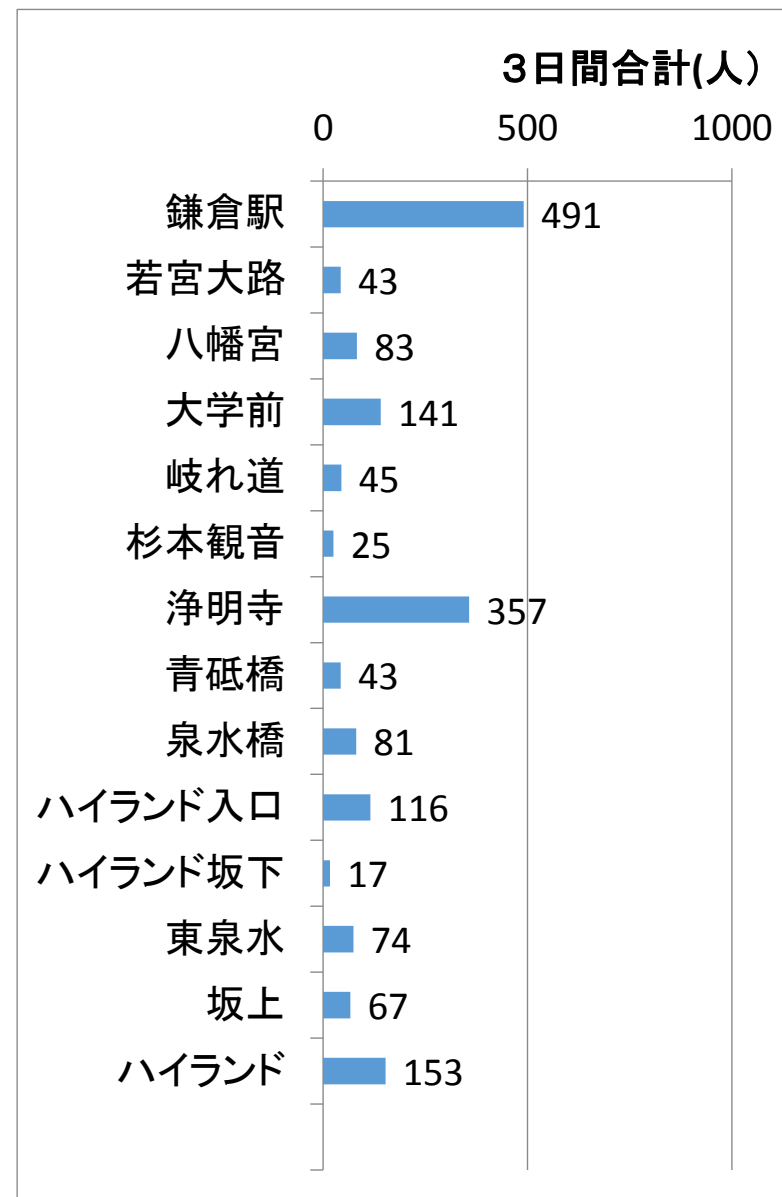
実施日	乗車数 (人)	便数 (便)	1便当り 乗車数 (人/便)	鎌倉駅で乗 降り（一周 利用）(人)	一周利用 を除く 乗車数 (人)
	A	B	A/B	D	A-D
H26.5.3 (土)	541	19	28.5	17	524
H26.5.4 (日)	693	19	36.5	14	679
H26.5.5 (月)	502	19	26.4	15	487
計	1,736	57	30.5	46	1,690

3日間合計アンケート配付数 745票

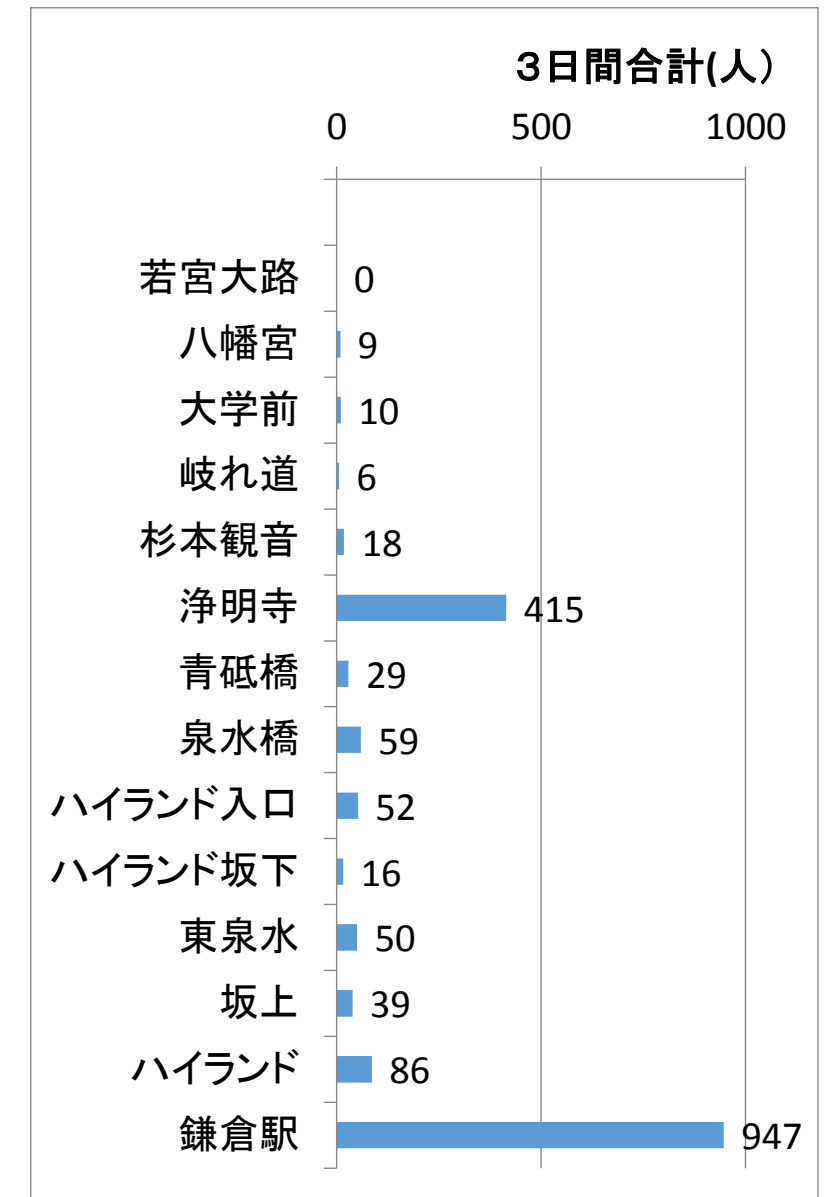
循環バスルート



乗車人数



降車人数



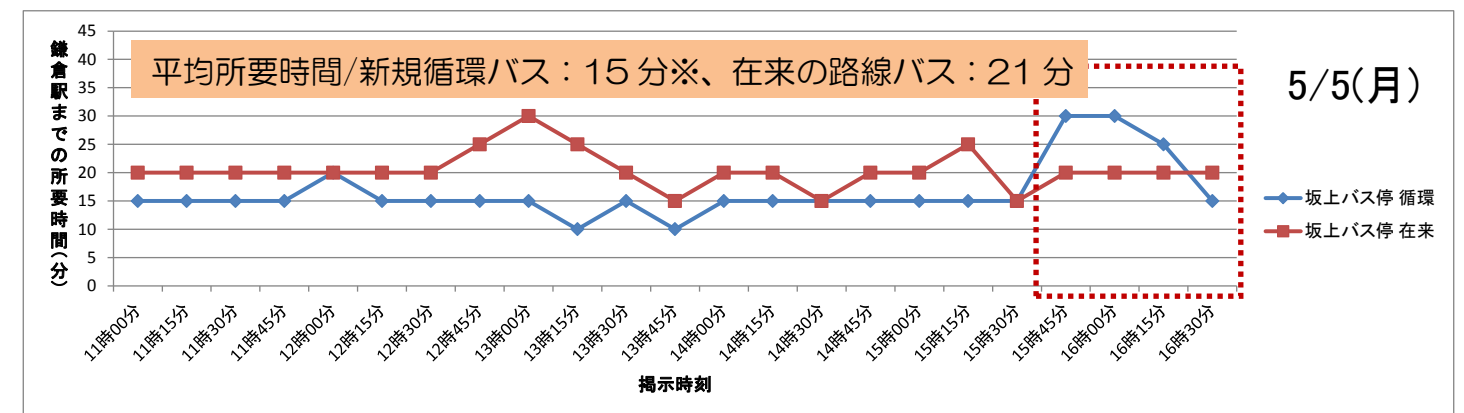
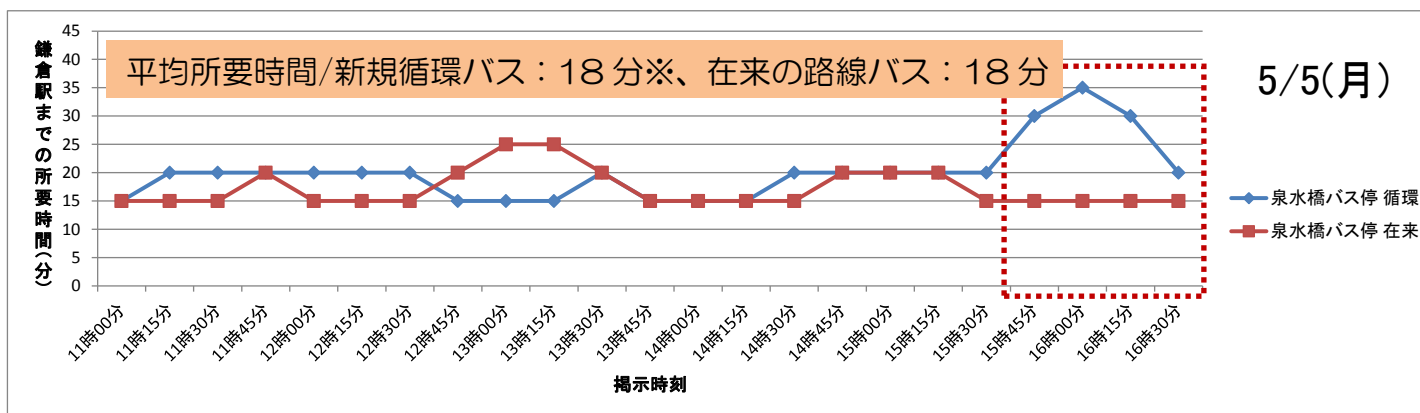
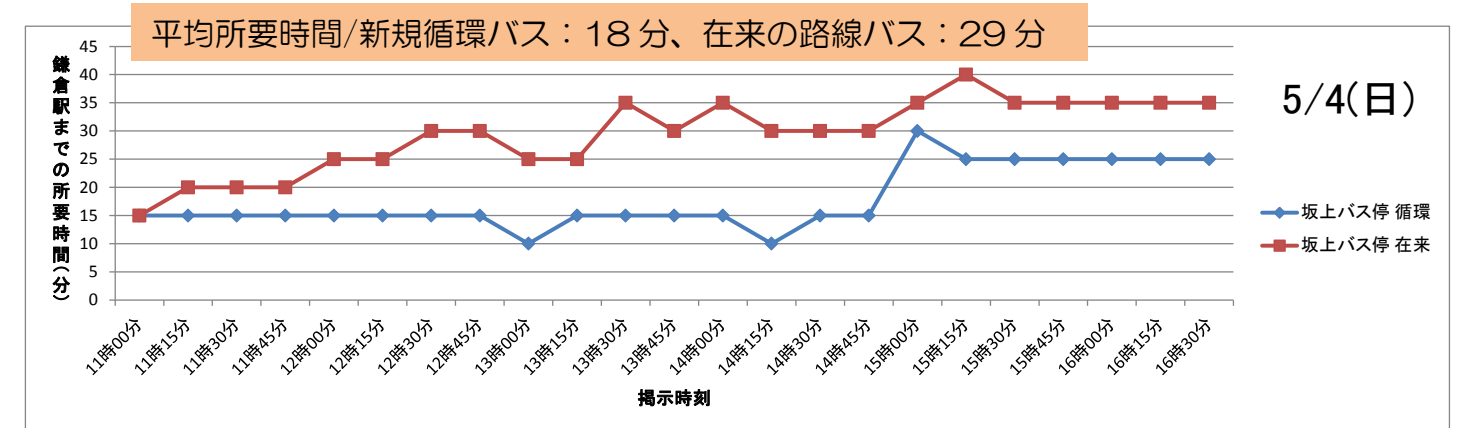
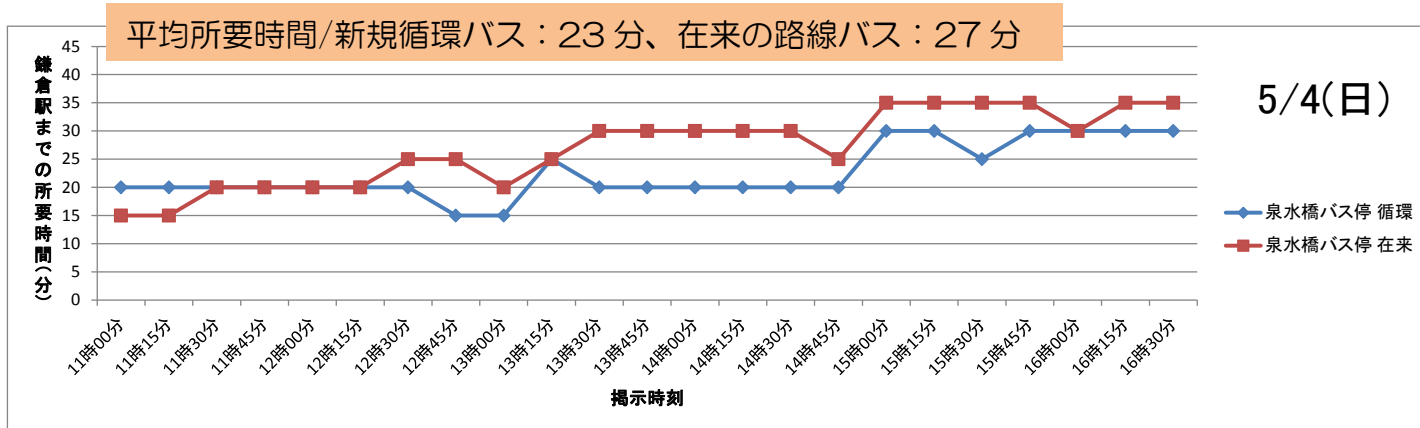
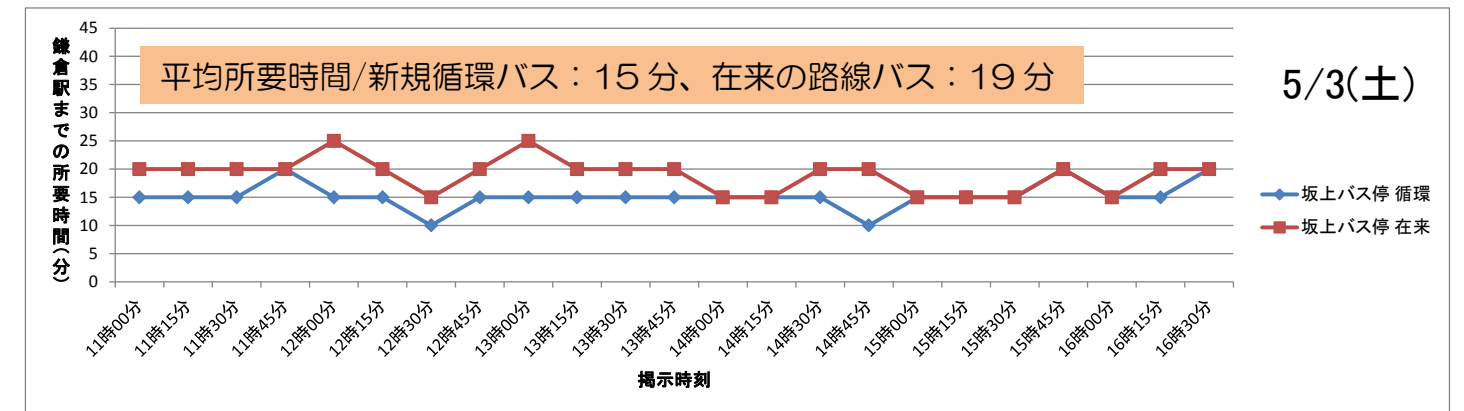
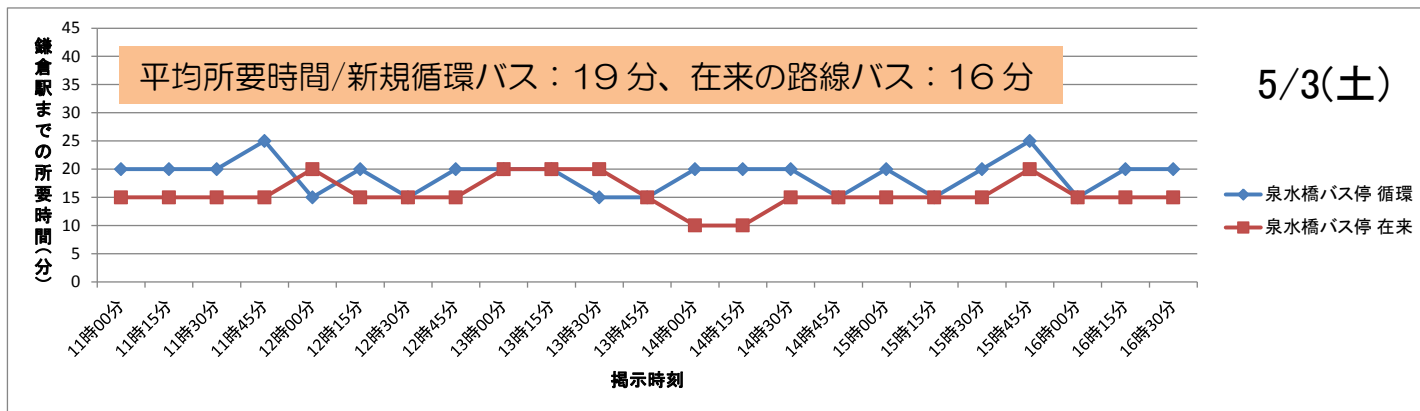
②在来路線バスと新規循環バスの所要時間

泉水橋バス停（県道金沢鎌倉線）

- 新規循環バスの方が所要時間の短かった回数は、23回の表示中、3日（土）は2回、4日（日）は15回、5日（月）は3回
- 在来の路線バスの最大所要時間は35分
- 新規循環バスの最大所要時間は25分（鉄道事故の時間帯を除く）

坂上バス停（鎌倉駅までの距離が新規循環バスと在来の路線バスのほぼ中間）

- 新規循環バスの方が所要時間の短かった回数は、23回の表示中、3日（土）は14回、4日（日）は22回、5日（月）は17回
- 在来の路線バスの最大所要時間は40分
- 新規循環バスの最大所要時間は30分（鉄道事故の時間帯を除く）



- 揭示時刻表示の結果は、新規循環バス1便が1周してデータが採用できた11時以降を表示している。
- 5/5の15時45分以降の新規循環バスは鉄道の事故により踏切が開かなかったため他の時間に比べ所要時間が長い（グラフ中の赤枠内）。

※事故前までの時間の平均

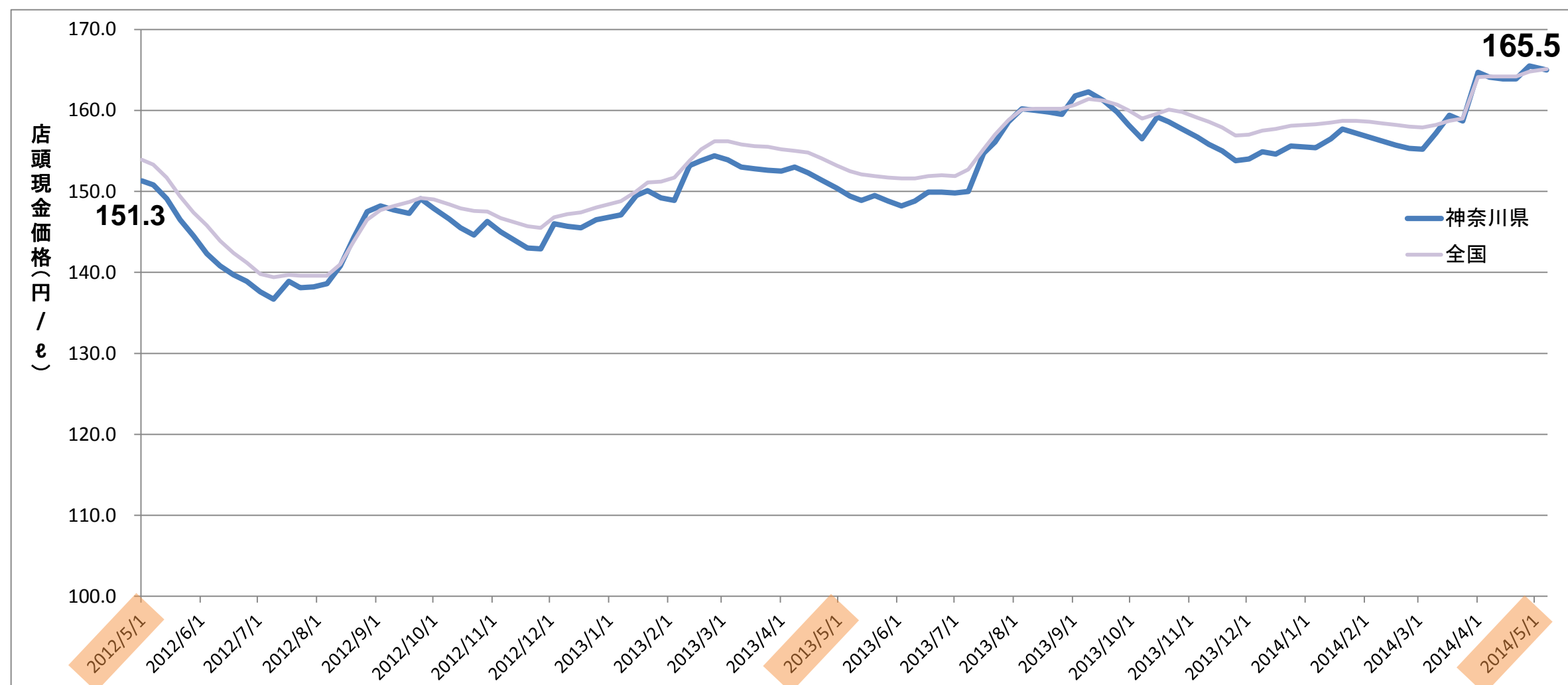
③新規循環バスの社会実験の考察

- 新規循環バス「スーバ」は、著しい交通渋滞が発生しなかったにもかかわらず、当初の見込みを上回り3日合計で約 1,700 人、1 便当り約 30 人の利用がありました。
- 利用状況を見ると、鎌倉駅までの速達性を高める市民サービスの向上による利用もありましたが、鎌倉駅で乗車して浄明寺で降りる等の観光目的の利用も多く、休日における市民、来訪者のバス需要が多いことが確認されました。
- このことは、著しい交通渋滞が発生し両者の鎌倉駅までの所要時間の差が更に大きくなれば、利用が増えることが予測されるとともに、交通渋滞が解消された後でも、観光と市民サービスの向上を兼ね備えた循環バスの必要性を示唆した結果といえます。
- 定時性が確保され、速達性が高まれば利用者は増えると考えられます。
- 今回の社会実験では、各バス停から鎌倉駅までの所要時間の表示を行いました。が、「バスは後、何分で来るの？」などの質問も受けたことから、バス停までの到着時間プラス鎌倉駅までの所要時間が提供できれば、利用者はどちらのバスを利用するかの判断が、容易になると考えます。
- 本格運行に向け、久木踏切では交通誘導員の配置が必要などの課題はありますが、一定の需要の見通しは得られたと考えます。
- 結果の報告（公表）は6月中旬頃を予定しています。

参考.著しい交通渋滞が発生しなかった想定される理由

- ウクライナ情勢の緊迫化や4月の消費増税に伴うガソリン価格の高騰
→車利用控え（鉄道の利用をみると5月4日は前年に比べ鎌倉駅の乗降者数が約3%、約5千人増加）
- 5月5日は、天候（曇り一時雨）に加え、早朝の地震の発生→外出控え（前年に比べ鎌倉駅の乗降車数が26%、約3.7万人の減少）
- 鎌倉の交通渋滞等に関するマスコミ報道の影響（アナウンス効果）→車利用控え、外出先変更 など

レギュラーガソリンの一般小売価格の推移（神奈川県・全国）



資料：一般財団法人日本エネルギー経済研究所 石油情報センター ホームページ

4. 第6回検討委員会の主な意見とその対応

■基本的な合意事項

- ・ 鎌倉の交通渋滞は、市民の居住環境の悪化などの支障をきたしているので、何とかする必要があることは合意ができています。

■(仮称)鎌倉プライシングの検討課題

〈データ〉

- ・ 議論の共通認識を得るために、通過、内外、内々、市民、来訪者等の交通量のデータが必要。
- ・ 自動車から公共交通への転換を促すにあたって、鉄道、駅の処理能力強化の可能性の検証が必要。

〈合意形成〉

- ・ ロードプライシングの検討を進めるにしても、コスト面の確認が必要。
⇒メーカーへのヒアリングによって確認作業を進めることで合意
- ・ おもてなしプライシングとして、例えば商業サービスで一部を還元するとあるが、約 2,000 店舗の歩調を合わせられるかの合意形成が課題。
- ・ 住民の立場としては静かで安全に暮らしたいのでロードプライシングは賛成だが、商業者など様々な意見があるので、鎌倉市民としての合意形成をどのように図っていくのが課題。

〈その他〉

- ・ パークアンドライド駐車場として利用している海浜部の駐車場は、夏季利用ができるか。
- ・ 料金を徴収するポイントで渋滞が発生する可能性がある。
- ・ ロードプライシングの実施が特に混雑する土日となっているが、売上収入は土日が多く、経済に大きく影響するので他の方法の検討も重要。
- ・ 鎌倉市の財政は逼迫しており、コストの掛かる大規模な交通施策の展開は困難ではないか。ロードプライシングは財政健全化という1つの視点に対しても有効だといえると思う。

■プライシングへの対応方策

- ・ 宿泊施設では渋滞を覚悟して来る人もいるので課金額を引いた料金にするなども考えられる。

■プライシング以外の交通渋滞対策について

- ・ ロードプライシングにおける合意形成が難しいとすれば、他に方法があるか。他の方法を考えるにしても、同程度の効果を持つ画期的なアイデアが必要で、相当の施設整備が必要ではないか。
- ・ 特異日の交通渋滞は鎌倉地域に集中する交通が問題であり、主として通過交通への対処となるバイパス道路の整備では解決せず、車全体を減らす必要がある。

■プライシングの名称

- ・ ロードプライシングは流入抑制のための課金システムであり、来訪者サービスや観光・商業振興を目的とするものではない。そのような新たなシステムであることを示す適切な名称が必要。

第6回検討委員会の意見への対応方針

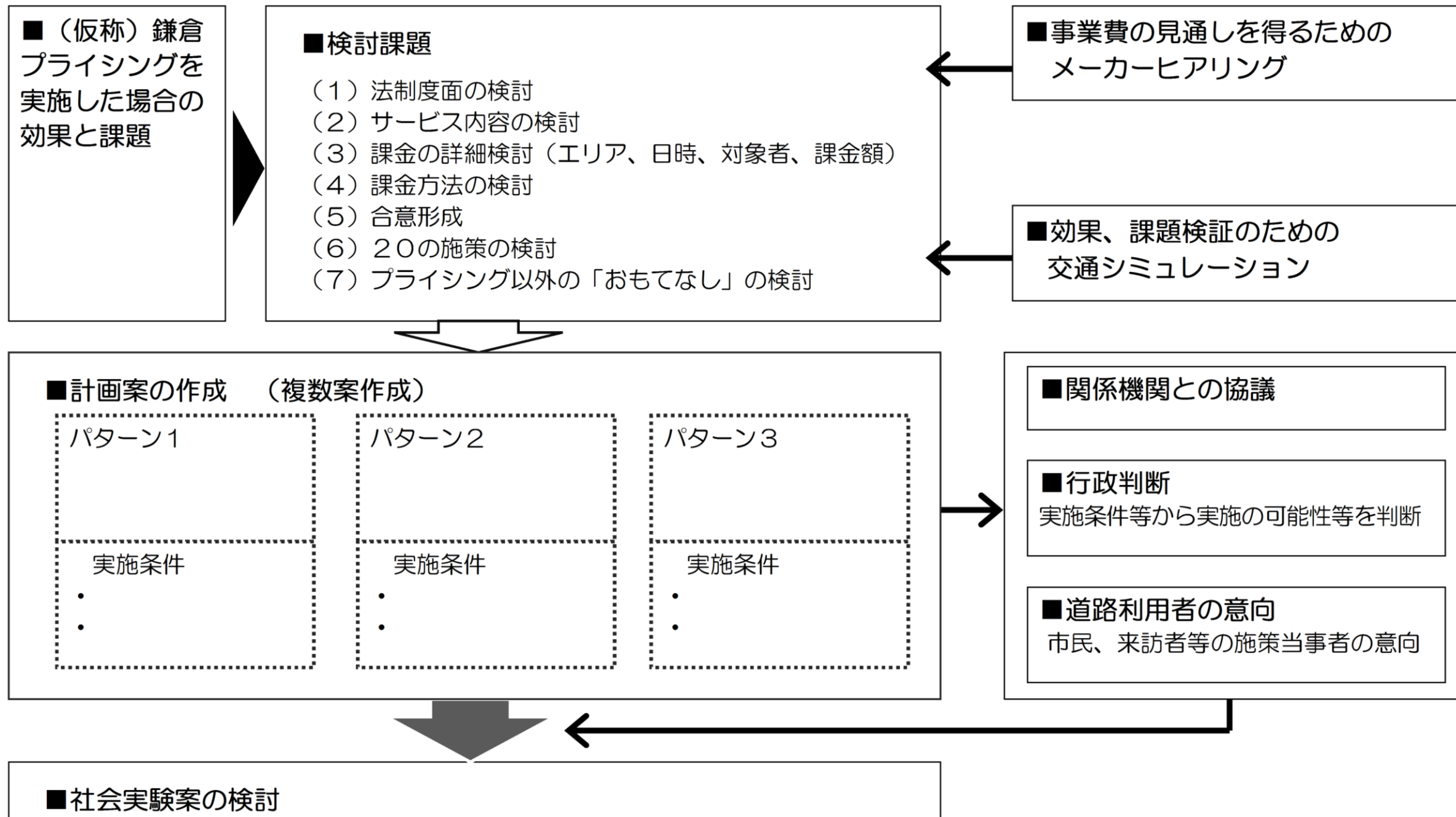
意見への対応が必要な項目	対応方針
①施策効果等を検討するため流入する自動車交通の内訳を整理	過去のデータを整理し、必要に応じて交通シミュレーション等を実施する
②公共交通の容量確認	データを整理し必要に応じてヒアリング等を実施
③プライシング実施における海浜部駐車場のパーク&ライド利用の可能性確認(夏季)	可能性を確認
④メーカーへのヒアリング実施	実施内容の確認
⑤プライシングの具体化検討	継続検討
⑥プライシング以外の交通渋滞対策の具体化検討	継続検討
⑦プライシングの名称	当面、(仮称)鎌倉プライシングとし今後専門部会で検討

5. (仮称) 鎌倉プライシングの検討における専門部会の役割

これまでの議論を踏まえ、(仮称) 鎌倉プライシングの検討における専門部会の役割、検討の流れを再整理します。

1. 鎌倉地域の交通渋滞は、市民の居住環境の悪化、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遅れ等を招く座視できぬ問題として解決策を考える必要があります。
2. 問題解決は超過している流入交通量の何らかの抑制策による解決が必要です。
3. その方法として市長からプライシングの検討を要請されていることから、(仮称) 鎌倉プライシングの具体化、実施条件を複数案検討します
4. 合わせて、解決策として、プライシング以外の自動車利用の抑制策があるかを検討します。

(仮称) 鎌倉プライシングの今後の検討の流れ



6. (仮称) 鎌倉プライシングの検討

1) 自動車の転換を担う公共交通の処理能力の検証

① 休日鎌倉に来る来訪車両のトリップ数

鎌倉地域に市外から自家用車で、観光等で来訪する「地域内外交通」は 29,486 トリップ。これは往復なので、**来訪車両の台数**は、この半分の **約 1.5 万トリップ**

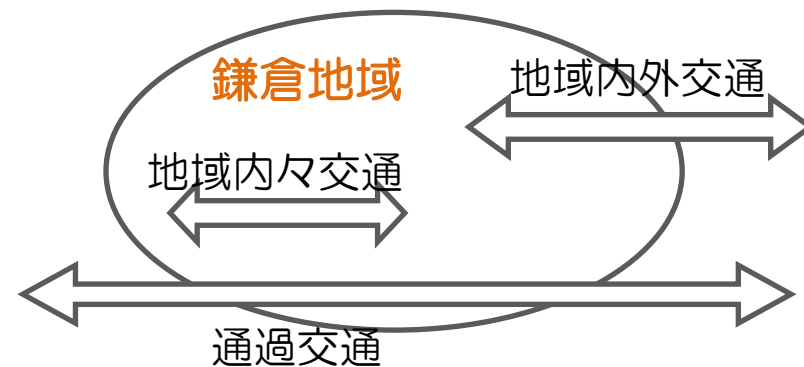
休日昼間の自動車交通量(12h)の内訳 (単位: トリップ^{※3})

	地域内々交通	地域内外交通	通過交通	合計
来訪交通 ^{※1}	3,901	31,068	—	34,969 (46.7%)
自家用車	3,651	29,486	—	33,137
営業車	250	1,582	—	1,832
域内交通 ^{※2}	8,750	10,778	—	19,528 (26.1%)
自家用車	7,726	8,617	—	16,343
営業車	1,024	2,161	—	3,185
タクシー交通	2,216	1,022	—	3,238 (4.3%)
宅配車交通	479	27	—	506 (0.7%)
通過交通	—	—	16,631	16,631 (22.2%)
合計	15,346 (20.5%)	42,895 (57.3%)	16,631 (22.2%)	74,872 (100%)

※1: 鎌倉地域外に居住する世帯・事業所をもつ事業者の交通

※2: 鎌倉地域内に居住する世帯・事業所をもつ事業者の交通

※3: 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップという



資料: 平成8年11月3日の調査に基づく推定値 (ナンバープレート調査、オーナーインタビュー調査による)

② 公共交通の容量

— 混雑特異日に公共交通に転換させるべき来訪車両の台数は約 7,500 台

根拠

- 交通渋滞の解消に向け平均走行速度を概ね 20km/h 以上とするには、交通量を現況から **34%削減** する必要がある。(過去の交通シミュレーション結果)
- 交通渋滞を解消するための削減量は、鎌倉地域に関わる自動車台数 74,872 トリップ (約 7.5 万トリップ) × 0.34 = **約 2.5 万トリップ**
- 来訪車両 29,486 トリップ (約 3 万トリップ) と通過交通 16,631 トリップ (約 1.7 万トリップ) の和は、3.0 万 + 1.7 万 = 4.7 万トリップ ≒ 約 5 万トリップであり、**来訪車両と通過交通の 50%を削減** すると、ちょうど交通渋滞を解消するための削減量約 2.5 万トリップとなる
- トリップは往復を表す単位なので台数にすると半分になる。来訪車両は約 3 万トリップであり台数にすると約 1.5 万台
- 混雑特異日に公共交通に転換させるべき来訪車両台数は、来訪車両約 1.5 万台を半減し、**約 7,500 台** とすることが目標となる (通過交通についても半減が必要だが公共交通への転換対象外)

— 自家用車の同乗者率は平成 26 年 1 月に実施した駐車場アンケート結果より 2.73 人/台なので、7,500 台 × 2.73 人/台 = **約 2 万人の代替輸送** が必要となるが、**公共交通への転換は十分可能** と判断できる

根拠

- この多くは JR が受け持つことになると考えられるが、JR によると、**輸送力にまだ余裕がある** とのこと (現在約 4 万人/日)
- この他、鎌倉地域内の道路混雑が解消されれば、長距離バスでの輸送も考えられ、バス 1 台あたりの乗客数を 60 人とすれば、バス 1 台あたり約 20 台分の乗用車の代替が可能

※江ノ電は、特異日では鎌倉駅に入りきらない程の待ち行列が発生するが、その他の日は、これ程の混雑は起きていない状況。機能としては、自動車の代替交通というよりも、観光施設 (アトラクション) としての意味合いもあると考えられる。このため、江ノ電沿線に住んでいる人の代替交通手段として、交通渋滞の解消を図り定時性、速達性に優れた路線バス等の確保が必要と考えられる。

2) メーカーヒアリング実施内容

- (仮称) 鎌倉プライシングの実現可能性を検証するため、概算コストをメーカーにヒアリングします。
- 今回のヒアリングは、(仮称) 鎌倉プライシングのシステム設計を依頼するものではなく、あくまでも概算コストを把握するためのヒアリングであり、その趣旨に理解を示したメーカーに対し次の要件で実施するものです。

(仮称) 鎌倉プライシングの概算コストに関するメーカーヒアリング実施案

(1) メーカーの募集方法について

以下のいずれかに該当するメーカーを対象に鎌倉市のホームページ等で募集する。

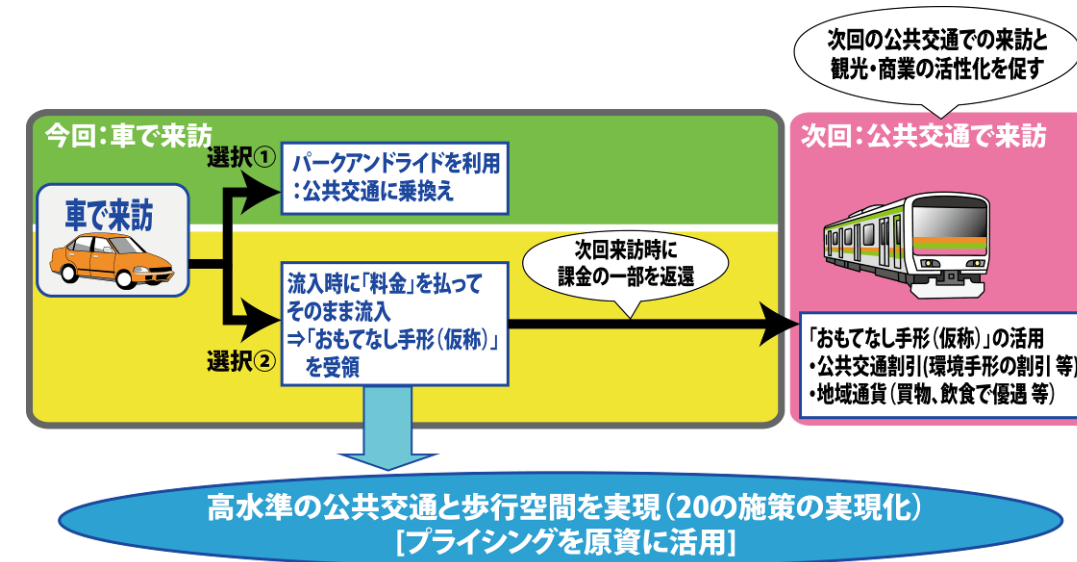
- ・ 諸外国でのロードプライシングのシステム設計の実績がある
- ・ ETC関連の実績がある

(2) ヒアリング内容

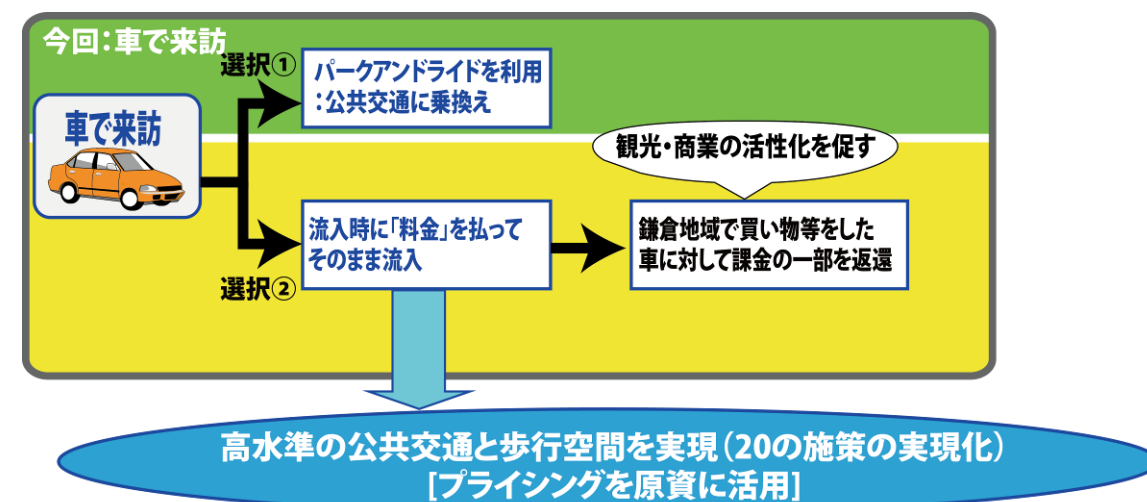
経済性に優れ持続可能性の高いシステム、例えば既存のETC等の活用により、鎌倉地域に課金システムを導入した場合の方法と費用（イニシャルコスト、ランニングコスト）について。

- ① 居住地等により課金額が異なる場合、例えば「市民」と「来訪者」
- ② ①+次回の来訪時に公共交通の割引が受けられるシステムを導入する場合、もしくは地域通貨の発行
- ③ ①+当日、鎌倉地域で買い物等をした車に対して課金の一部を返還する場合
- ④ 課金逃れ対策と費用

(仮称) 鎌倉プライシング イメージ (その1)



(仮称) 鎌倉プライシング イメージ (その2)



3) これまで専門部会で議論された検討課題の整理

※網掛け：一定の方向性が示された項目

項目		内容	方向性
(仮称)鎌倉プライシングのネーミング		<ul style="list-style-type: none"> 課金とおもてなしは相反することからネーミングの検討が必要。 	専門部会で複数案を検討し、委員会で選定する。
(1)法制度面の検討		<ul style="list-style-type: none"> 道路法の解釈として、道路から料金を取ることは通常は考えられていないので「無料」に関する明文化規定がないのではないかと。条例ができていないのであれば、「ロードプライシングができる」とは言えないのではないかと。 	法定外目的税を検討する
		<ul style="list-style-type: none"> 実施の段階で条例化すれば良く一般論として課税は可能である。 	//
		<ul style="list-style-type: none"> 条例を変更するためには具体的にどのような手順が必要か。 	市等で条例化を検討し国からの同意を得る。
(2) (仮称)鎌倉プライシングのサービス内容の検討		—	今後検討する。
(3)課金の詳細検討	イ) 対象エリア	—	今後検討する。
	ロ) 対象日時	<ul style="list-style-type: none"> 日曜日だけ実施したら土曜日の利用が増える、特異日は周知が難しく、例えば1月前半、ゴールデンウィーク、シルバーウィークなど、分かりやすい日にしないといけない。やるとしたら土日祝日全てのケースは非常に分かりやすい。 	課金の詳細検討や他の項目も踏まえ総合的に検討し、アンケート調査や交通シミュレーションにより検証する。
	ハ) 対象者	<ul style="list-style-type: none"> 一般市民は「来訪車」のみ課金すると思っていると思う。 	対象者によって課金額を変えるなど、いくつかのケースを想定し効果や課題を整理する。
		<ul style="list-style-type: none"> 現在、国の方ではタクシーは公共交通機関として認められている。 	タクシーは公共交通である。
	ニ) 課金額	<ul style="list-style-type: none"> 課金額を上げれば車は入らないが、それが適正か否かという議論は必要。 	アンケート調査や交通シミュレーション、社会実験により効果を検証する。
<ul style="list-style-type: none"> プライシングの課金額が許容範囲と考える人には流入抑制にならない可能性もある。 	//		
(4)課金方法の検討		<ul style="list-style-type: none"> ETC システムを使うのであれば、システムを持たない車、捕捉できない車に対する課金方法の検討が必要。 	諸外国の例を参考に、メーカーへのヒアリング等を実施し、対策を検討する。
(5)合意形成		<ul style="list-style-type: none"> 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困るという人」「自分の車が入れなくなったら嫌だという人」その一方で、「渋滞がなくなって地域の生活が安定する」という人」がいる。それぞれの立場によって効果にも課題になるところにこの施策の難しさがある。また、個人の中でも「静かな方が良く車が多いと困る」と考える時と車を運転する時は「交通渋滞を解消して」と考える時の二通りがある。このため、プライシングのパターンをケーススタディーし、市民に意見を聞いて選ぶのが良いのではないかと。 	検討案を複数案提案し、アンケート調査等により、市民や来訪者の意向を把握することなどが考えられる。
		<ul style="list-style-type: none"> プライシングの経済効果も幅広く見ておいた方が良い。 	今後検討する。

項目	内容	方向性
(6) 20の施策の検討	<ul style="list-style-type: none"> 「パーク&ライド駐車場に車を停めて鎌倉に流入するなら無料」、 「車で流入するなら課金される」という選択肢が一般的でないか。 	収入の用途を駐車場整備に、充てることが考えられる。
	<ul style="list-style-type: none"> ロードプライシングとパーク&ライドを一体的に考える場合、海浜部の駐車場が使えない7月、8月をどうするかが課題。 	今後検討する。
(7) プライシング以外の「おもてなし」の検討	—	今後検討する。
(8) 自動車の転換を担う公共交通の輸送力強化の検討	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に自動車からの転換を受け入れる余裕があるか。 	今後検討する。

※（仮称）鎌倉プライシングの検討に必要なこれまでの専門部会資料を16頁以降に示します（一部、これまでの意見により追記）

(仮称) 鎌倉プライシングの市民の課金についての基本的な考え方を議論します！

- (仮称) 鎌倉プライシングの具体の検討に際しては、様々な憶測やイメージが一人歩きしないよう先ず「**市民**」に対する課金の**大枠の考え方**を整理することが必要だと考えています。
 - ①対象日の考え方
 - ②課金対象の考え方
 - ③市民の課金額の考え方
- 市民をはじめ関係機関との合意形成、**道路利用の公平性**等に主眼を置きながら、市民の課金の基本的考え方を議論したいと考えています。

※) 諸外国の例では、市民が課金されない例はありません。

①対象日の考え方

対象日の大枠の考え方(案)	⇒考え方を更に検討
例えば、道路渋滞が発生する休日の半日程度で周知が図りやすい日を設定することが考えられます。	特異日を含めた休日：1年間で約50日～120日程度 例えば、日曜日だけや土日祝など、周知が図りやすい。日曜日だけの場合、土曜日に集中する恐れもある。
※コストも踏まえつつ総合的に検討する必要がある	特異日のみ: 1年間で約30日程度 交通渋滞が著しい特異日の代表は連休等であるが、過去の結果からアジサイの時期の場合もあるなど、1年間で変動する。 周知徹底が課題であるとともに、特異日を避け他の休日に振り替わる可能性もある。

②課金対象の考え方

課金区分の大枠の考え方(案)	備考
例えば、課金対象として次のような区分が考えられます。 その1) ①鎌倉地域の市民 ②鎌倉地域外の市民 ③市外の来訪者 その2) ①鎌倉市民 ②市外の来訪者	※例えば、鎌倉地域のある道路断面を通過する車両に課金する場合で、鎌倉地域で市民を分けないとすると、鎌倉地域外の市民と、市外の来訪者を区分する方法(例えば、登録制等)のコストへの影響等が課題。

③市民の課金額の考え方

《市民と来訪者の課金を検討する上での道路利用の条件整理》


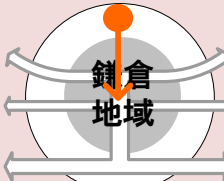
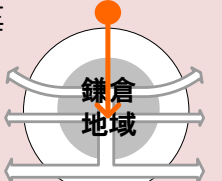
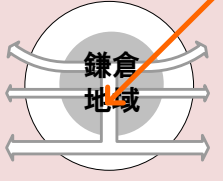
項目		市民	来訪者（観光者）
鎌倉地域の道路利用	選択性	日常生活を支えるものであり他に <u>選択余地がない</u>	非日常的な娯楽、レジャーとして、他の目的地に行くことも含め <u>選択性がある</u>
	頻度	外出時に必ず利用する（多頻度）	来訪時のみ利用する（少頻度）

《課金額の考え方》

市民の課金額の大枠の基本的な考え方（案）	考え方の整理	道路利用の公平性からみた課題
例えば、市民の課金額は、道路利用の頻度等を考慮し、来訪者に比べ0～1割程度の負担が考えられます（大幅な割引）。合わせて、市民自ら自動車の利用を控えるなどの市民宣言が必要と考えられます。	<p>《負担額0円（無料）》</p> <p>交通渋滞は鎌倉地域内の主要な交差点（八幡宮前、下馬等）がボトルネックとなり発生するが、その主な原因は鎌倉地域外からの流入交通の増大であることから、その要因となる流入交通のみに課金する。</p>	<p>プライシングの目的は、交通渋滞解消への協力を促すことであり、単に市民が占有的に移動しやすい環境を主張することではない中で以下の理由から、道路利用の公平性の観点から課題が残る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 休日の鎌倉地域の自動車は、鎌倉地域内の市民の利用が約3割、地域外が約5割であり、市民の交通が必ずしも少ないこと。 ・ 市民は市外の道路を自由に使い、場合によっては交通渋滞の原因者になっている場合もあること。
	<p>《負担額：有料》</p> <p>交通渋滞は鎌倉地域内の主要な交差点（八幡宮前、下馬等）がボトルネックとなり発生することから、その要因として想定される全ての車両に課金（原因者負担）。市民は道路利用の選択性がないこと、利用頻度が多いことから、来訪者との総支払額により公平性を担保する。</p> <p>■市民の負担額を1割程度とする計算例 課金対象日 100日、来訪者の課金額 1,000円 来訪者は1年間に4回と仮定 市民は対象日100日のうち50日を利用すると仮定 ⇒1,000円×4回÷50日≒100円</p>	<p>鎌倉市民の良識を示す課金額（来訪者との課金割合）の根拠づくりが課題。</p>

《（仮称）鎌倉プライシングの主な効果と課題》（1/2）

※赤文字は前回の専門部会の意見から追記

対象		交通渋滞の被害（現状）	（仮称）鎌倉プライシングの主な効果と課題
鎌倉地域 	居住者	<ul style="list-style-type: none"> 自動車やバス等での移動時間の増加 バスの定時性、速達性の低下 イライラ運転による交通事故の危険性拡大 歩行環境の悪化 緊急車両の到着時間の遅延 大気環境の悪化 など 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用の場合は移動時間が節約、燃費の向上 バスの定時性、速達性の向上 交通事故の危険性低下 歩行環境の向上⇒外出機会の増加（健康増進） 緊急車両の到着時間が向上 大気環境などの公害緩和 自動車を利用する場合は課金対象か？料金は？（要検討課題） など
	商業者	<ul style="list-style-type: none"> 自動車やバス等での移動時間の増加 など 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用の場合は移動時間が節約、燃費の向上 休日の自動車利用は減少⇒休日の車での買物を主体にする業種は顧客減少 交通渋滞の解消による来客数の増加 おもてなし（例：課金の一部を地域通貨として活用）の活用による来客数の増加 公共交通利用の増加に伴い滞在時間の延長、消費金額の増加※ ※平成24年度パーク&ライド、市役所駐車場利用者アンケート 自動車を利用する場合は課金対象か？料金は？（要検討課題） など
市内他の地域	鎌倉地域への流入時の効果や影響を以下に整理する		
市内他の地域 	居住者	<ul style="list-style-type: none"> 自動車やバス等での移動時間の増加 など 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用の場合は移動時間が節約、燃費の向上 バスの定時性、速達性の向上 鎌倉地域に自動車で来る場合は課金対象か？料金は？（要検討課題） など
	事業者	//	//
逗子、藤沢等 近隣地域 		//	<ul style="list-style-type: none"> 市外の駐車場に駐車して鉄道で鎌倉に来る人が増加（経済的なプラスと新たな交通の発生等のマイナス面） 自動車利用は課金対象（車利用の制約） 課金車両は移動時間の節約、燃費の向上 バスの定時性、速達性の向上
鎌倉地域への 来訪者 （観光客） 		//	//

《（仮称）鎌倉プライシングの主な効果と課題》（2/2）

対象	交通渋滞の被害（現状）	（仮称）鎌倉プライシングの主な効果と課題
鉄道	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の増加 ・ 増加する乗客へのサービスの確保、向上等が課題
観光バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定時性、速達性の低下 ・ 燃費の低下 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動時間の節約（立寄り施設の増加等のサービスの向上）⇒利用者の増加 ・ 燃費の効率化 ・ 課金対象か？料金は？（要検討課題）
バス・タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定時性、速達性の低下、 ・ 燃費の低下 ・ 路線バスは定時性、速達性の向上を図るため増便、増員等のコストが増加 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定時性、速達性の向上⇒利用者の増加 ・ 運行効率の向上 ・ 燃費の効率化 ・ 増加する乗客へのサービスの確保、向上等が課題
宅配車両等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宅配件数の減少による労働生産性の低下 ・ 燃費の低下 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動時間の節約⇒労働生産性の向上 ・ 燃費の効率化
鎌倉市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市機能の低下 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 移動時間の低下 ▶ 経済活動の低下 ▶ 観光振興の低下 ▶ 都市防災機能の低下 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通環境の充実（道路整備、パーク＆ライド駐車場の整備等） ・ 都市機能の向上 など

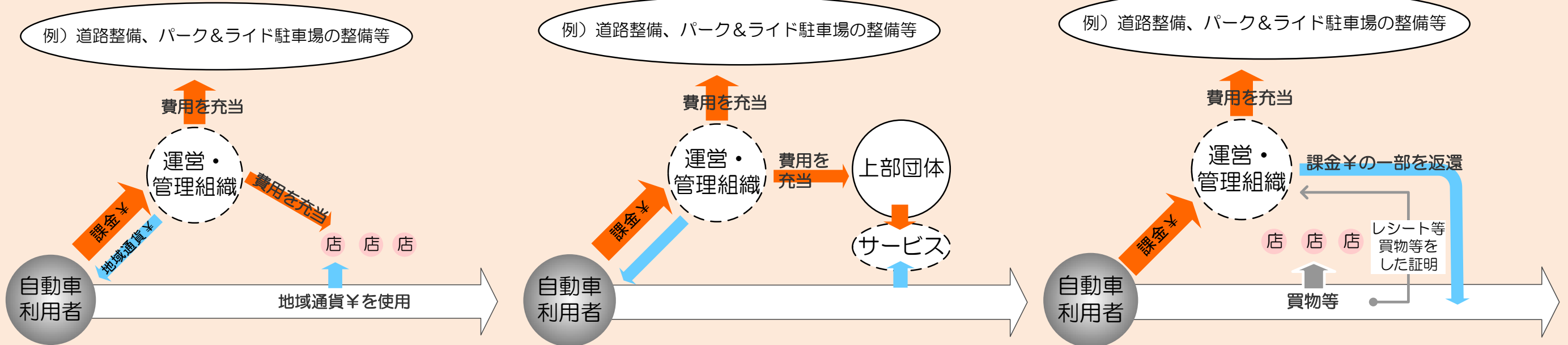
(1) 法制度面の検討

- (仮称) 鎌倉プライシング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) 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。

イメージ



（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箇所程度に限定されます。
- 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

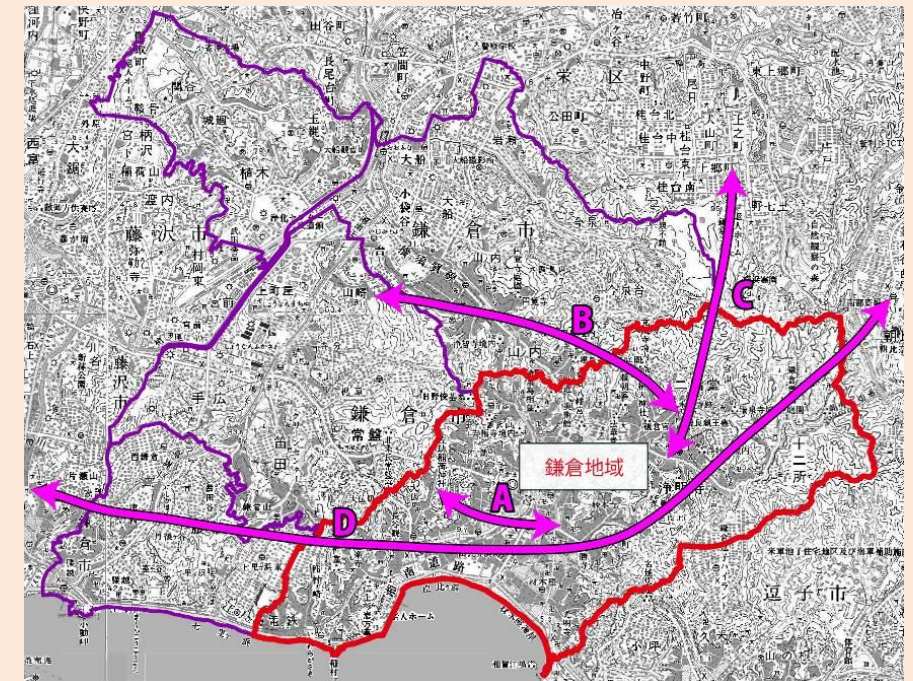
- 公平性を担保するためには、交通渋滞の発生状況に応じて課金することが必要ですが、(仮称)鎌倉プライシングの導入は、出発地からの公共交通への転換が目的の1つであることから、実施日を決め事前に明示することが必要だと考えています。
- 実施日時は、施策の効果や運用費用等も踏まえ検討します。

- | | |
|------------|------|
| 《対象日》 | 《時間》 |
| ① 連休のみ | 〇～〇時 |
| ② 特定月の土日祝日 | |
| ③ 全ての土日祝日 | |

ハ) 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)	観光バス	バス・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 (仮定)

■ 来訪者に対するアンケート調査や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

料金パターンの整理 (「金額」は考え方を分かりやすく説明するためのイメージです!)

	鎌倉市内		鎌倉市外		観光バス	公共交通 (バス・タクシー)	考え方
	鎌倉地域 に住んでいる人の 自動車	鎌倉地域 外に住んでいる人の 自動車	近隣市 からの 自動車	その他 からの 自動車			
①対象は全員 一律	1,000 円	1,000 円	1,000 円	1,000 円	1,000 円	0円	交通渋滞は鎌倉地域内の主要な交差点で発生することから、その要因となる全ての車両に課金 (原因者負担)。 一見公平性が担保されているように見えるが、市民と来訪者では利用頻度が異なることから、総支払額でみた場合、市民の負担が大きいと考えられる。
②利用頻度を 踏まえた料金	10円	100 円	1,000 円	1,000 円	1,000 円	0円	交通渋滞は鎌倉地域内の主要な交差点で発生することから、その要因となる全ての車両に課金 (原因者負担)。 利用頻度を踏まえ料金を変えることで、総支払額で公平性を担保していると考えられる。
③鎌倉地域内 の市民は無料	0円	100 円	1,000 円	1,000 円	2,000 円	0円	交通渋滞の原因は地域外からの流入交通であることを前提に、その原因となる車両に課金 (原因者負担)。 特に、その影響が大きい観光バスと一般車は区分 交通渋滞の原因が流入交通の増加であることの検証が必要。
④市民は同額 (②と③の折 衷案)	50円	50円	1,000 円	1,000 円	2,000 円	0円	交通渋滞は鎌倉地域内の主要な交差点で発生することから、その要因となる全ての車両に課金 (原因者負担)。 ②、③の場合は鎌倉地域の境界線付近で不公平感が高まる可能性があることから、市民を一律にすることで公平性が担保されていると考えられる。

（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ふ指摘がある。
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（大宰府市HPより）

徴収逃れ車両の対策例

地域名	課金方式
イギリス(ロンドン) 混雑課金	各所に設置された 固定式デジタルカメラ及び移動式デジタルカメラ により、車両のナンバープレートを読み取り、支払・登録がなされていない車両をチェックする。 登録されていない車両を専門スタッフにより画像チェックを行う。 当日の24時までに支払っていない違反者に対して罰金が課せられ、一定日以上が経過すると債権回収のための令状が送付される。
シンガポール 電子的ロード プライシング (ERP)	不正防止のための 自動ナンバー読取装置 を設置。 車載器を設置していない車両やカードの残高不足・未挿入車両に対しては、自動ナンバー読取装置により、車両の後部ナンバープレートが撮影・記録され、後日罰金の請求書を送付。 ナンバープレートの捕捉率は99%以上。

（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

- (仮称)鎌倉プライシングに合わせて、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。

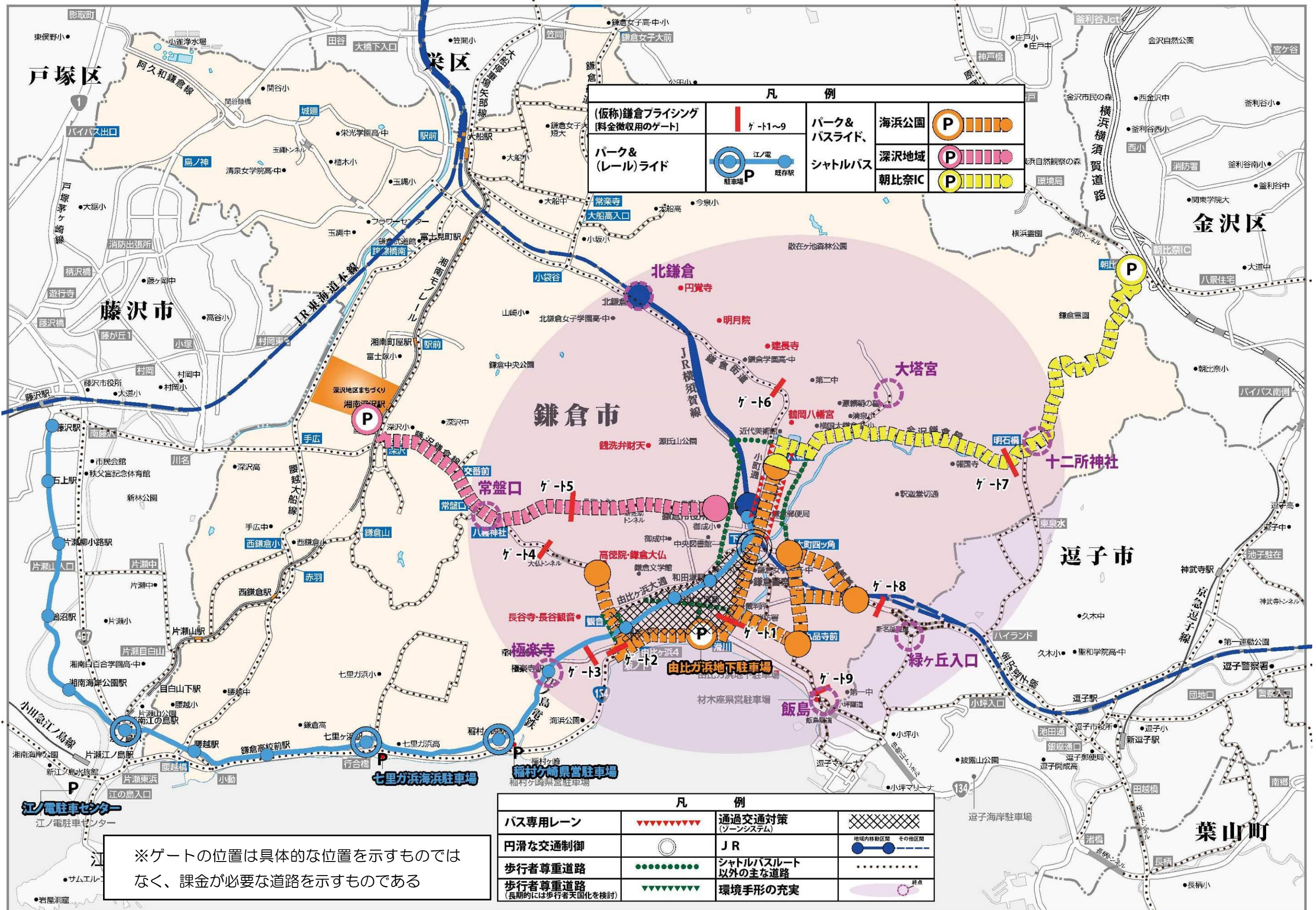
（7）プライシング以外の「おもてなし」の検討

- 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。

（8）自動車の転換を担う公共交通の輸送力強化の検討

- 自動車からの転換を担う公共交通拡充策の検討が必要です（鉄道、バス）。

(仮称) 鎌倉プライシングを含む20の施策イメージ



7. プライシング以外の検討

プライシング以外で、交通渋滞の解消に効果的な具体的な施策について議論します。

- 交通規制案：具体的にはどのような規制ならば実現性があり効果的か
- 市外の駐車場を活用したパーク&ライド