

# 鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

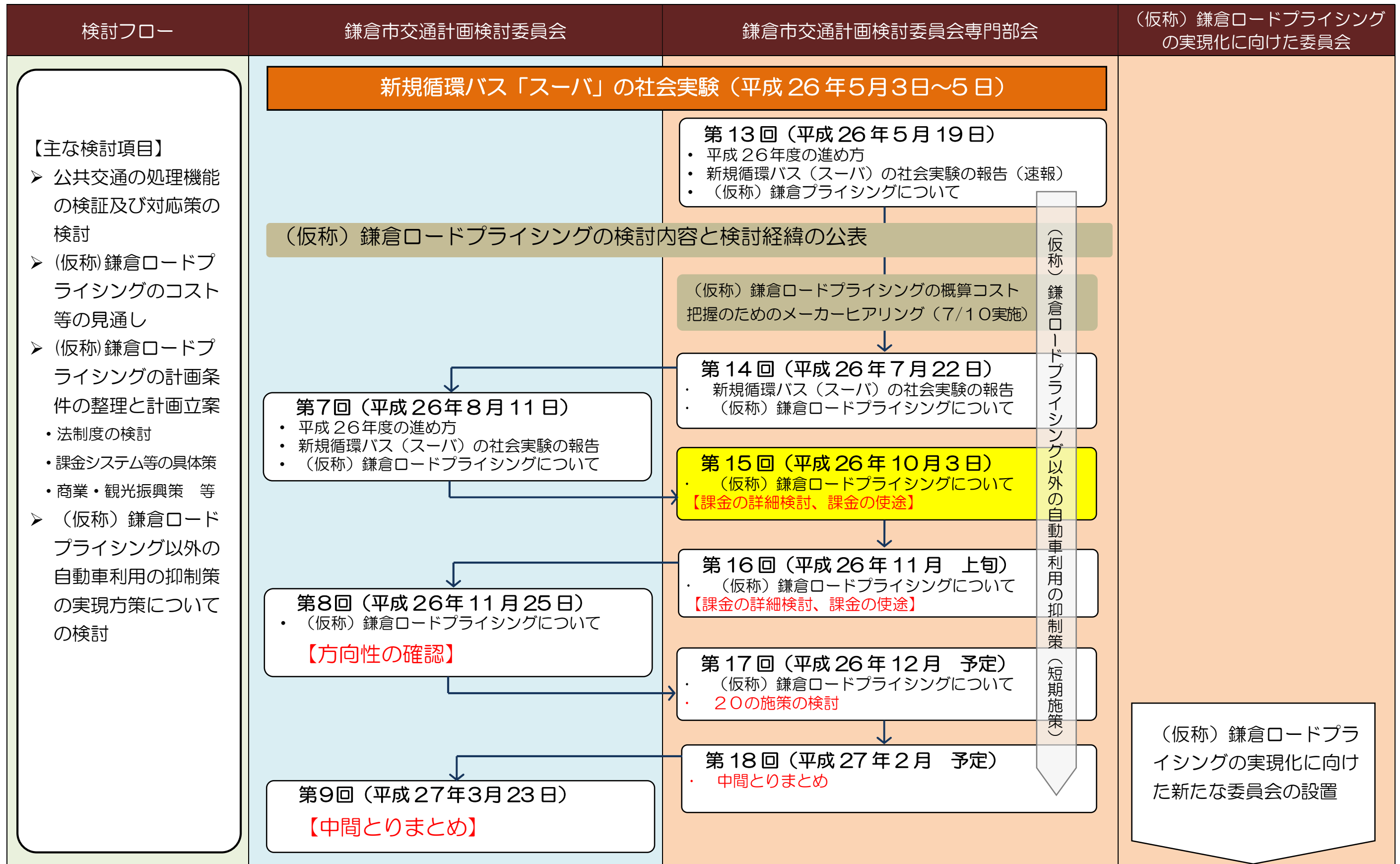
## 【第15回】

### (目次)

1. 平成26年度の進め方 .....	1
2. 前回会議での主な意見とその対応.....	2
3. 交通量の再整理.....	4
4. (仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討課題と今後議論すべき主な内容.....	5
5. 本日の論点 .....	7
6. 課金の詳細検討.....	8
(1) 対象エリア .....	8
(2) 対象日、対象時間 .....	10
(3) 課金対象、課金パターン .....	14
(4) 課金の使途.....	16
7. (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策.....	17

平成26年10月3日(金)

# 1. 平成26年度の進め方



※第13回専門部会までは、「(仮称) 鎌倉プライシング」と記載していましたが、第13回専門部会以降は、委員の意見を踏まえ「(仮称) 鎌倉ロードプライシング」と記載しています。

## 2. 前回会議での主な意見とその対応

### ■第14回専門部会（平成26年7月22日）

項目	意見	対応方針	
(1) (仮称) 鎌倉ロードプライシングについて	基本的な考え方について	観光客は市民からすると凄く迷惑を掛けている。ゆっくり歩いているんびりできるのは人が来ない時であるので、おもてなし等（課金の一部を直接利用者に返還する）は全くいらんと思っている。	自動車で来訪した人に対して、次回公共交通での来訪を促すための課金の一部を、公共交通への割引等に充てることは、必要であると考えています。 また、街路灯、カラー舗装など商店街美事業の推進や、交通ICカードによる支払い支援等を検討します。
		鎌倉地域の交通渋滞の問題は、住民が迷惑を被ることであり、緊急車両の到着遅れにより、どれだけ迷惑しているかを、来訪者等に訴えたら良い。	『鎌倉市交通計画検討委員会専門部会（第5回）』の資料P7の「県道金沢・鎌倉線の交通渋滞について（消防本部警防救急課）」の中で、救急車両が緊急走行に苦労している状況が示されています。今後も必要に応じて、こうした資料を用いて、交通渋滞に伴う市民生活の低下について、来訪者等にアピールします。
		市長のふれあい懇談会の中では、(仮称) 鎌倉ロードプライシングと正月三が日並の規制を検討するような発言をしているが、これについての考え方について伺いたい。	(仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策を検討するということであり、今後も検討します。
	概算費用について	メーカーヒアリングの結果に加え、料金徴収装置を設置する場所の用地費、中央管理センター、非ETC車両の徴収の費用等が掛かる。	実際に精査すると費用は増えることが想定されますが、課金収入と経費の関係から、現実的な費用であったことから、(仮称) 鎌倉ロードプライシングについて継続して検討します。
		費用対効果を見る場合、交通渋滞の効果を貨幣換算するのか。	交通渋滞の解消による時間短縮等を貨幣換算すると大きな金額になることが想定されます。但し、現時点では、交通渋滞効果の貨幣換算をせず、実際に見込める費用や、実際に掛かる経費により、事業の見通しを検討します。
	情報提供について	施策を知らない人がゲートに入って課金と言われてUターンするのは混乱するので、上手く情報提供することが必要である。	Uターンをしなくても済むように、事前の情報提供等について検討します。
	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実施年数について（新たな検討課題の提起）	コスト面を考えた場合、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの一定の実施年数を定めることが必要。 日常生活が、交通渋滞の影響を受けないレベルに達した時まで実施。止めてしまうと、また元の交通状況に戻ってしまうのではないか。	短期的な道路整備が困難な中で、パーク＆ライド駐車場の整備等が必要であることから、特定の実施年数を決めて行うことは考えていません。
課金費用について	1,000円程度であれば車で来る人は来るので抑止力がない。本当に車の流入を防ぐのであれば、5千円～1万円課金しないとだめではないかと思う。	社会実験等を行い、適正な額を設定することが必要だと考えています。	
社会実験について	社会実験は、迂回路がある場所とない場所で行うのはどうか。 社会実験は、実施の有無を評価するのではなく、課金額を決めるための社会実験ではないか。	社会実験の方法は、検討課題が整理された段階で改めて議論します。	
(2) 新規循環バス（スーバ）の社会実験の報告について	社会実験結果について	検討委員会への報告に際しては、バス事業者としての課題を入れた方が良い。	第7回検討委員会資料にバス事業者の課題を追記しました。

■第7回検討委員会（平成26年8月11日）

項目		意見	対応方針
(1) 新規循環バス（スーバ）の社会実験の報告について	実験当日の交通状況について	交通渋滞が発生しなかった理由は何か。	実験日である5月3日～5日の内の1日は、JR鎌倉駅の乗降客数が過去最大であったことから、電車による来訪者は多かったが、他にガソリンの高騰、マスコミによる課金報道の影響等により、自動車での来訪者が減少し、交通渋滞が発生しなかったと推測されます。
	本格運行に向けた課題について	久木踏切の改良に、逗子市やJRの協力を得ることが課題とあるがどのようなことか。	久木踏切は逗子市なので、逗子市及びJRの協力を得ながら検討します。
(2) (仮称) 鎌倉ロードプライシングについて	交通量について	交通量の考え方が分かりづらいので再整理が必要である。	本資料の中で再整理したものを示します。
	対象日時について	特異日は10～20日であったが、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの対象日が50～120日になっていることの説明が必要である。 実際に渋滞が発生していない日まで来訪者に対して課金をしていくというのは、本来の目的から反する。	「鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会（仮称）鎌倉ロードプライシングについて」を公表する際に議論して決めた日数ですが、本日の資料で、再整理した論点を基に、具体的な対象日を検討します。
		時間帯は何時から何時までを対象とするのか。	
代替交通について	課金しない人の迂回路（経路選択がしっかりできるような仕組み）や代替交通手段の確保については、どのように考えているか。	課金されたくない車両に対しては、自動車利用の抑制を促すため、公共交通への転換方策の拡充を検討するとともに、自動車利用の抑制を促す事前の周知や、課金するゲート手前等での情報提供等を検討します。 代替交通手段の確保は、パーク＆ライドや鎌倉フリー環境手形等の公共交通転換方策の拡充を検討します。	
		鉄道の輸送力の限界は何で決まるのか。	交通事業者を確認します。

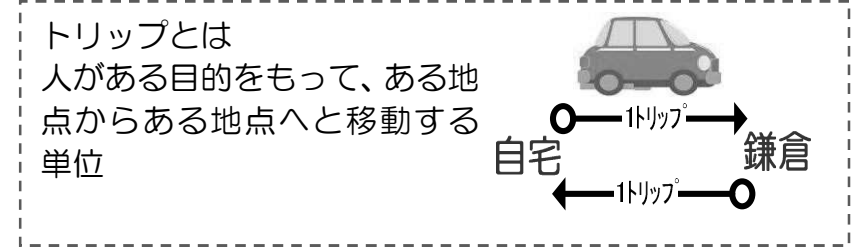
### 3. 交通量の再整理

表.鎌倉地域の休日昼間の自動車交通量(12h)の内訳 (単位:トリップ)

	地域内々交通	地域内外交通	通過交通	合計	(割合)
来訪交通	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	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	42,895	16,631	74,872	(100%)
(割合)	(20.5%)	(57.3%)	(22.2%)	(100%)	

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

鎌倉地域の交通量の内、鎌倉地域内居住者の交通(域内交通)は26.1%≒3割



#### 【公共交通の容量検証】

鎌倉地域内外からの来訪交通の14,743トリップ(往復)の半分7,372トリップ≒約7,500台が、公共交通への転換対象となります(通過交通は対象外とします)

\*トリップは車の移動回数に着目した単位です。1台の車で自宅から鎌倉地域に駐車し、帰宅すると2トリップになります。地域内外交通は往復のトリップ数なので、実際に来訪した自動車の台数はその半分になります。公共交通の容量の検証に際しては、何台の自動車公共交通に転換するかを予測するため、単位を「トリップ」から「台」に変えます。

平成26年1月に実施した駐車場アンケート結果より、自家用車の同乗者率は2.73人/台  
よって、7,500台×2.73人/台≒約2.0万人の代替輸送が必要となります

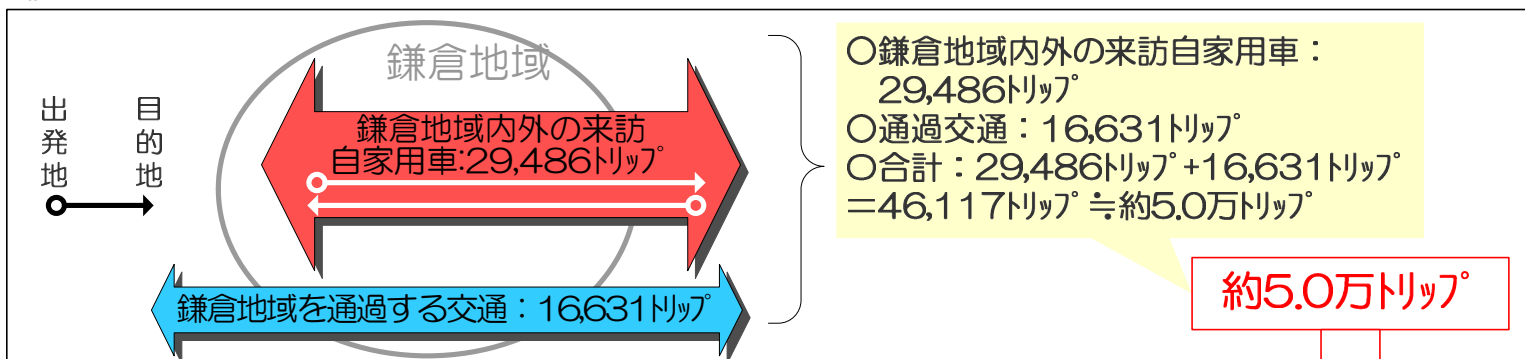
この多くは、JRが受け持つことになると考えられますが、JRによると、輸送力にまだ余裕があるとのこと(現在約4.0万人/日)

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台当たりの乗客数を60人とすれば、バス1台当たり20台分の乗用車の代替が可能

**公共交通への転換は十分可能と考えられます**

※江ノ電は、特異日では鎌倉駅で入場規制による行列が発生しますが、その他の日は、これ程の混雑は起きていない状況です。  
江ノ電は、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とから、(仮称)鎌倉ロードプライシングを実施しても、自動車の代替交通手段として、大幅に利用者が増加しないと想定されます。

#### 【鎌倉地域の地域内外来訪交通と通過交通】 ( (仮称) 鎌倉ロードプライシングの主な対象交通)



#### 【鎌倉地域の交通渋滞を解消させるための交通量】

鎌倉地域内外の来訪自家用車と通過交通を約50%削減すれば、交通渋滞が解消すると想定されます(鎌倉地域交通計画研究会第13回(H10.4.15)資料)

○鎌倉地域内外の来訪自家用車: 29,486トリップ × 0.5 = 14,743トリップ  
○通過交通: 16,631トリップ × 0.5 = 8,316トリップ  
○合計: 14,743トリップ + 8,316トリップ = 23,059トリップ ≒ 約2.5万トリップ

#### 【(仮称) 鎌倉ロードプライシングによる課金対象車両(試算)】

収入見込みの計算条件

- ①課金は流入時のみ
- ②鎌倉地域内外からの自家用車と通過交通の50%が課金され流入

課金対象車両

= 鎌倉地域内外からの来訪交通の14,743トリップ(往復)の半分(往路) + 通過交通8,316トリップ  
= 15,688 ≒ 約1.6万トリップ



#### 4. (仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討課題と今後議論すべき主な内容

■：検討委員会、専門部会で議論 □：本日主に議論する検討課題

項目	検討課題	検討委員会、専門部会の役割	今後議論すべき主な内容	
(1) 法制度面の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実現化に向けた委員会で議論します。	—	
(2) 名称	<ul style="list-style-type: none"> <li>(仮称) 鎌倉ロードプライシングの名称の検討が必要です。</li> </ul>	専門部会で候補を集め検討し、検討委員会で選定します。	(仮称) を外した名称の検討	
(3) (仮称) 鎌倉ロードプライシングの基本的な考え方の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	専門部会で議論した結果を検討委員会で確認します。 ⇒第7回検討委員会で概ね了承	—	
(4) 課金の詳細検討	イ) 対象エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>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10箇所限定(一部規制が必要)されます。</li> <li>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ことなどを踏まえ、対象エリアの検討が必要です。</li> </ul>	専門部会で議論した結果を検討委員会で確認します。	具体的な対象エリア
	ロ) 対象日時	<ul style="list-style-type: none"> <li>実施日は、施策の効果や運用費用等を踏まえ検討が必要です。</li> <li>1年間を通して行うものではなく、特異日を含む年間50~120日程度の土日祝日の交通混雑する時間帯に実施することが考えられます。</li> </ul>	専門部会で議論した結果を検討委員会で確認します。	具体的な対象日と対象時間
	ハ) 対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>導入効果や道路利用の公平性等を踏まえ、対象者をどのように考えるのか検討が必要です。</li> </ul>	専門部会で議論した結果を検討委員会で確認します。	具体的な課金対象者とその課金額(当面は課金パターン)
	ニ) 課金額	<ul style="list-style-type: none"> <li>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等の実施により、課金額の検討が必要です。</li> <li>市民と来訪者の道路利用頻度の違いを考慮し、市民は来訪者に比べ0~1割程度の負担が考えられます。</li> </ul>	専門部会で議論した結果を検討委員会で確認します。	※具体的な課金額は、自動車利用者アンケートやシミュレーション等により、交通渋滞の解消が期待される課金額を想定し、社会実験を繰り返しながら、課金額を適宜見直し調整する。
(5) 課金方法の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象車両に応じた課金方法を検討します。課金車両に対しては、次回来訪時に課金記録から、何らかの方法で課金の一部を還元する検討が必要です。</li> <li>課金方法によっては、「徴収逃れ」を追跡する必要があり、その方法の検討が必要です。そのためのコストを見込むことが必要です。</li> </ul>	具体的な課金方法はメーカー等の協力を受け、事務局で検討します。	—	

■：検討委員会、専門部会で議論 □：本日主に議論する検討課題

項目	検討課題	検討委員会、専門部会の役割	今後議論すべき主な内容
(6)合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>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です。</li> <li>①市民 ②事業者 ③交通事業者 ④駐車場事業者</li> <li>⑤国 ⑥道路管理者（神奈川県）</li> <li>⑦交通管理者（神奈川県警察本部等） ⑧周辺自治体（横浜市、藤沢市、逗子市） など</li> </ul>	鎌倉市が対応します。	—
(7)20の施策の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>（仮称）鎌倉ロードプライシングに合わせて、他の施策の推進を検討、特に、代替交通の強化となる鎌倉フリー環境手形やパーク&amp;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。</li> <li>幹線道路からの流入は、10箇所の断面に限定されますが、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。</li> </ul>	専門部会で議論した結果を検討委員会で確認します。	平成32年東京オリンピックまでに実施すべき施策
(8)（仮称）鎌倉ロードプライシング以外の施策の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	専門部会で議論した結果を検討委員会で確認します。	市民は来訪者に比べ0～1割程度の課金額の負担が考えられる中で、市民自らが車の利用を控える市民宣言等の作成

## 5. 本日の論点

### 1. 対象エリア（P8～9参照）

- 鎌倉地域とする。
- 国道134号は対象エリア外とする。

### 2. 対象日（P10～12参照）

- 全ての土日祝日等（120日程度）を対象日とする。
  - 実施日を分かりやすくする。
  - 特異日は一定しておらず、事前に設定することが困難である。
  - 他の日に発生しないよう特異日以外も自動車利用の抑制を促すことが必要である。
  - 平日は対象外とするが、正月明けの第1週は休日扱いとし対象日とする。

### 3. 対象時間（P13参照）

- 8時～16時とする。
  - VICSデータの渋滞発生状況から、課金時間以外に来訪車が集中しないよう時間を設定する。

### 4. 課金対象、課金パターン（P14～15参照）

- 課金は、「市民」と「来訪者」とで異なった課金額を基本とする。
- 緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両、路線バス、タクシー、宅配車両、業務目的車両等は課金対象外とする。
- 市民は来訪者に比べ0～1割程度課金する。
- 市外からの一般車は一律に課金し、観光バスの課金は、流入が増えると交通渋滞の原因になり兼ねないことから一般車よりも高価とする。

### 5. 課金の使途（P16参照）

- （仮称）鎌倉ロードプライシングの運営・管理費に充てる他、来訪者等の公共交通サービスの向上（パーク＆ライド、鎌倉フリー環境手形の拡充、交通ICカードのサービス向上等）や快適な歩行環境の拡充（歩道整備、商店街街美化事業等）に充てる。

### 6. （仮称）鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策

（仮称）鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用抑制策（短期施策）については、第14回専門部会の「正月三が日に実施している交通規制を特異日等に適用した際の検討」結果等を踏まえつつ、委員からの提案について議論する。（別紙参照）

事務局案について議論

実際の対象日、対象時間等は、社会実験を行い、鎌倉地域の居住環境の回復により効果的な設定を行います。今回は、各項目の考え方を議論し、計画当初の設定を検討します。



## 6. 課金の詳細検討

### (1) 対象エリア

事務局（案）

#### ■ 鎌倉地域とする。

##### 《考え方》

- ①鎌倉地域への流入交通の集中により、他の地域でも交通渋滞が発生している（原因は鎌倉地域にある）。
- ②他の地域は代替交通手段がある等、鎌倉地域のように交通渋滞に伴う居住環境が著しく低下している状況ではない。

##### (想定されるQ&A)

**Q:**鎌倉地域を対象エリアにした場合、市内に、(仮称)鎌倉ロードプライシングの対象エリアと、対象外の2つのエリアが設定される。2つのエリアでは、交通渋滞に伴う居住環境に与える影響に差が出ることが想定されることから、2つの地域で課金額に差を付けないのか？

**A:**課金ポイントの内外で課金額が異なると市民との合意形成を図ることが難しいことから、市民の課金額に差を付けることは考えていない。

#### ■ 国道134号は、対象エリア外とする。

##### 《考え方》

- ①国道134号は県土の骨格を形成する広域幹線道路として、内外、通過交通を処理する道路であり、中心部を通過していないことから課金対象外とする。
- ②パーク&ライド用の駐車場が、利用料金と重複して課金されないようにするため課金対象外とする。

##### (想定されるQ&A)

**Q:**国道134号に交通が集中し、今よりも交通渋滞が悪化しないか？

**A:**次の理由により、交通渋滞は悪化しないと想定される。

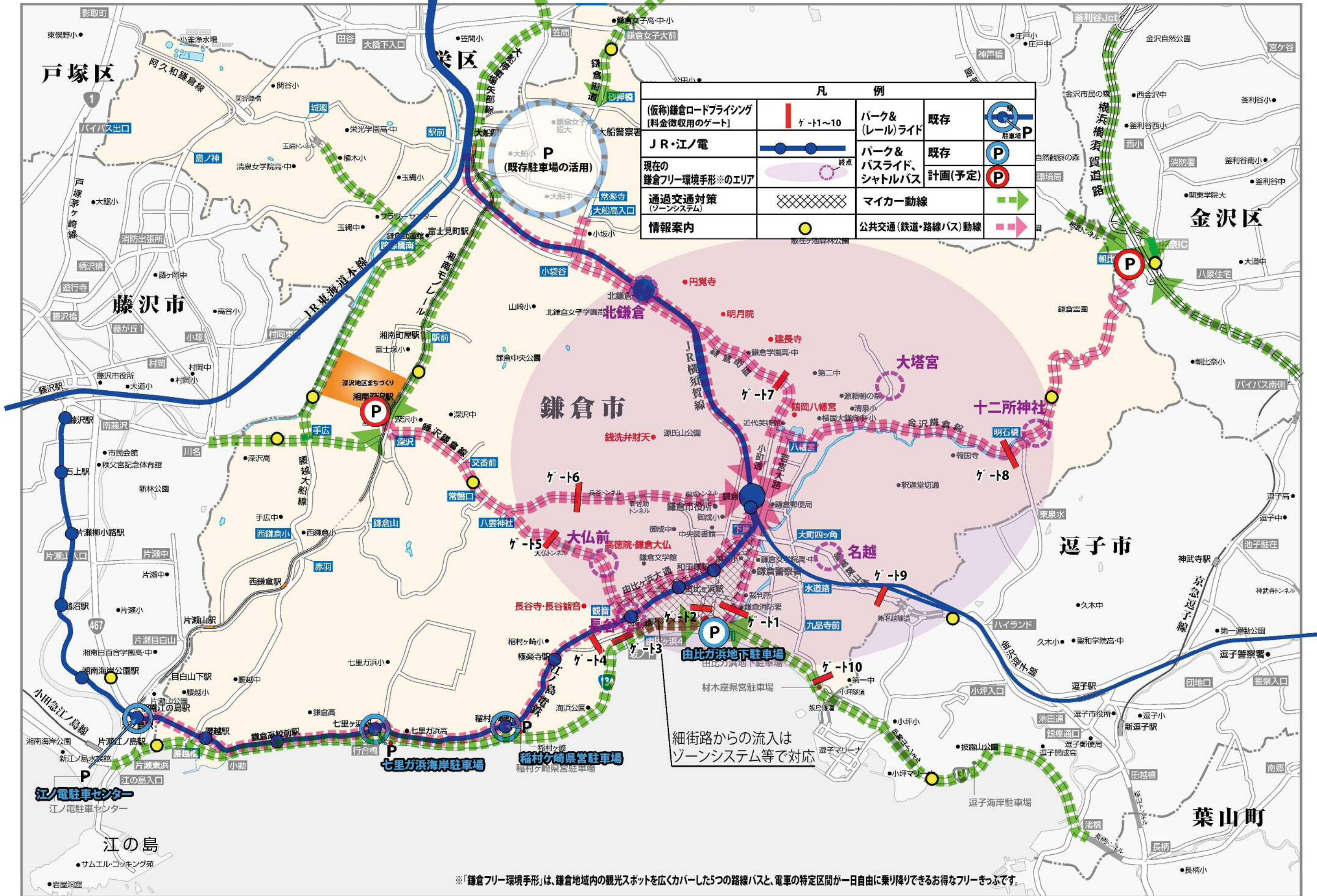
- ・(仮称)鎌倉ロードプライシングにより自動車交通量は今よりも減少することが想定される。<sup>※1</sup>
- ・鎌倉地域の通過交通は、明石橋交差点から久木方面に抜ける交通が多く、例えば県道金沢鎌倉線から若宮大路を抜けるような鎌倉地域内を通過する交通は少ないため<sup>※2</sup>、課金により通過交通の流動が変化して、国道134号に大きな影響を及ぼすことはない想定される。
- ・国道134号から鎌倉地域内に流入する際に課金されるため、課金対象道路を避け国道134号に集中する利用は、少ないことが想定される。

※1) 平成26年1月 駐車場利用者アンケート調査結果「自動車の乗り入れや走行を制限するとした場合に公共交通を利用する」の回答

※2) 平成8年11月3日のナンバープレート調査、オーナーインタビュー調査に基づく通過交通量の推定値



(仮称) 鎌倉ロードプライシングとパーク&ライド等の計画イメージ (第7回検討委員会資料の再掲)





(2) 対象日、対象時間

事務局 (案)

■対象日は、全ての土日祝日等 (120 日程度) とする。

《考え方》

- ① (仮称) 鎌倉ロードプライシングの導入は、出発地からの自動車利用を抑制し、公共交通への転換を促すことが目的であることから、実施日を事前に広く周知し、分かりやすい実施日の設定が必要である。
- ② 特異日は、過去の傾向として3連休以上の土日祝日が想定されるが、それ以外の日は一定ではなく事前に設定し周知することが困難である (P11 参照)。
- ③ 特異日に限らず、終日慢性的に交通渋滞している交差点等があることから、特異日以外の日でも自動車利用の抑制を促すことが必要である (P12 参照)。
- ④ 過去の傾向から、あじさい (6月) や桜 (3~4月) の時期等の平日においても特異日が発生しているが、時期の設定や天候等の影響が大きいことから、事前に設定し周知することは困難である。また、通勤交通や業務交通等への影響が大きいことが懸念されることから、平日は対象外とする。
- ⑤ 正月明けの第1週 (1月) は、暦の上では平日だが、対象日としては休日扱いとする。

(想定される対象日の評価)

対象日	日数	課金収入 (試算)	評価
ケース1 特異日に想定される休日 (特異日の前後も含め)	30 日程度	4.8 億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 22 年、平成 25 年の VICS データによる交通渋滞の多い上位 20 番目までをみると、3連休以上は約 50% で、残りは通常の土日祝日等であり、一定していないことから、事前に特異日を設定することが困難である。</li> <li>・ 終日慢性的に交通渋滞している交差点への対応が不十分である。</li> </ul>
ケース2 日曜日のみ~日祝日	50 日~ 70 日程度	※8.3~10.7 億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ケース1 に比べ、交通渋滞への対応が優れているものの、週休2日が定着し、土曜日でも休日扱いであることから、日、祝日を避けた自動車の利用により、土曜日に著しい交通渋滞が発生する可能性がある。(特異日の転換)</li> </ul>
ケース3 全ての土日祝日	120 日程度	※18.7 億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 結果的に交通渋滞が著しくない日を対象にする場合が想定されるものの、特異日に限らず交通渋滞が慢性化している交差点への対応、周知のしやすさやPR効果による公共交通への転換効果が期待されることから対象日として最適である。</li> <li>・ 課金収入が最も高く、公共交通環境の充実、道路整備に充てることができる。</li> </ul>

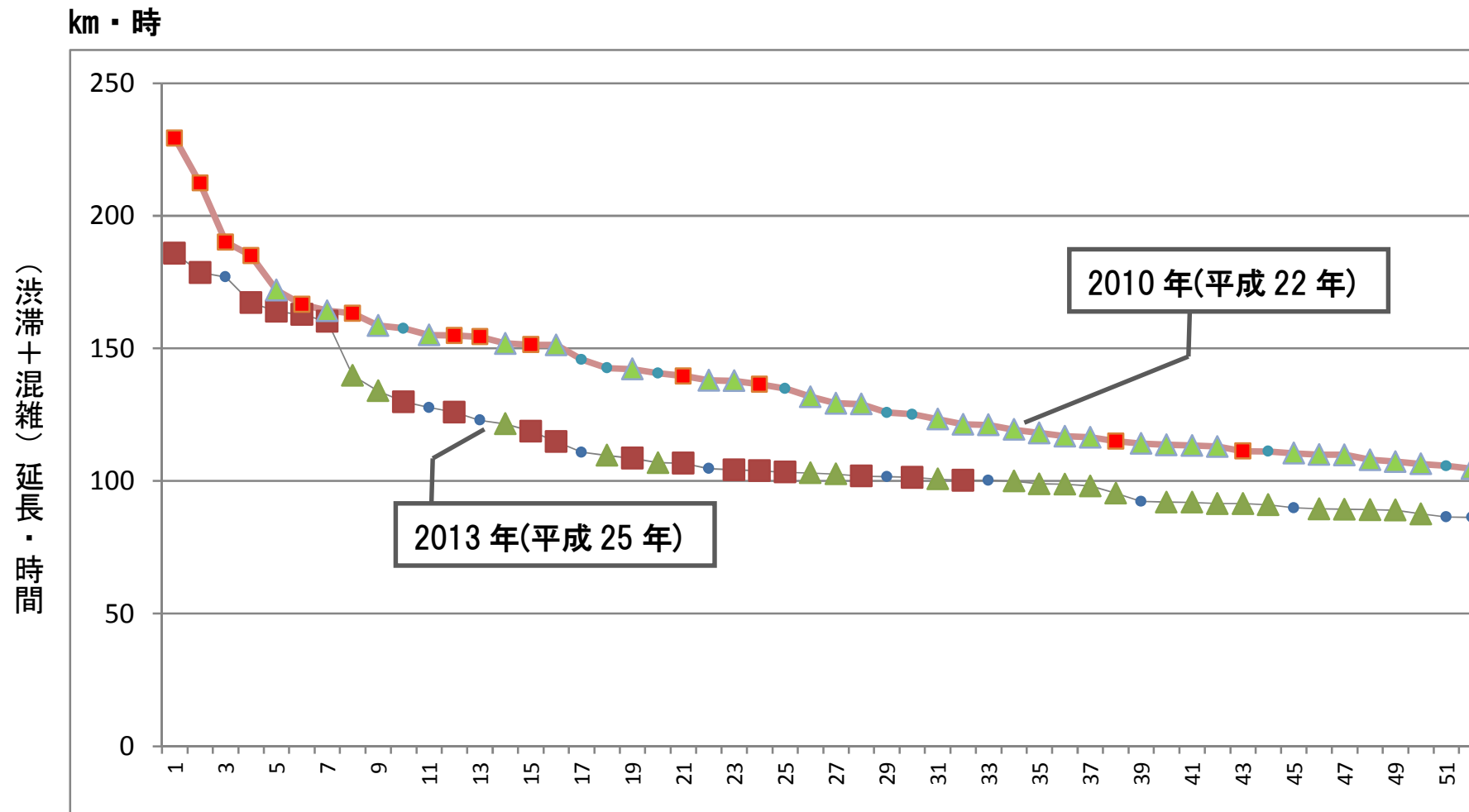
※) 平成 25 年の実際の日数で計算 ケース2 : 日曜日 52 日×1.6 万台×1,000 円、日祝日 67 日×1.6 万台×1,000 円 ケース3 : 土日祝日 117 日×1.6 万台×1,000 円

VICSデータによる（渋滞+混雑）延長・時間の比較〔高い順から表示〕

※渋滞：10km/時以下、混雑：20 km/時以下

VICS：渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどで表示する情報通信システム

交通渋滞が著しい特異日は、平成22年と平成25年の2時点から、3連休以上の土日祝日が想定されますが、それ以外の日は一定していません。



※（渋滞+混雑）延長・時間は1日の値

参考.関連統計データの比較

2013年

日付	曜日	3連休 以上の 中日	3連休 以上の 中日 以外	土日 祝日	初詣	桜	アジサイ	お盆	七五 三
1	1月13日	日	●		●				
2	5月4日	土	●						
3	1月4日	金			●				
4	9月14日	土		●					
5	10月13日	日		●					
6	9月22日	日	●						
7	2月10日	日	●						
8	6月22日	土		●			●		
9	1月27日	日		●	●				
10	7月14日	日	●						
11	3月19日	火							
12	5月5日	日	●						
13	3月26日	火				●			
14	6月23日	日		●			●		
15	5月3日	金		●					
16	9月23日	月		●					
17	3月21日	木				●			
18	6月15日	土		●			●		
19	9月21日	土		●					
20	11月23日	土		●					●
該当日数		6	5	5	3	2	3	0	1
20日間に占める割合		30.0	25.0	25.0	15.0	10.0	15.0	0.0	5.0

2010年

日付	曜日	3連休 以上の 中日	3連休 以上の 中日 以外	土日 祝日	初詣	桜	アジサイ	お盆	七五 三
1	1月10日	日	●		●				
2	9月19日	日	●						
3	3月22日	月		●		●			
4	5月3日	月	●						
5	6月12日	土		●			●		
6	7月18日	日	●						
7	4月3日	土		●		●			
8	10月11日	月		●			●		
9	6月26日	土		●			●		
10	3月30日	火				●			
11	6月20日	日		●			●		
12	5月2日	日	●						
13	9月20日	月		●					
14	3月14日	日		●					
15	1月9日	土		●	●				
16	2月6日	土		●					
17	8月13日	金						●	
18	8月10日	火						●	
19	6月27日	日		●			●		
20	8月11日	水						●	
該当日数		5	4	7	2	3	4	3	0
20日間に占める割合		25.0	20.0	35.0	10.0	15.0	20.0	15.0	0.0

資料：(公財) 日本道路交通情報センター



# VICSデータによる渋滞が慢性化している交差点比較

VICS：渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどで表示する情報通信システム

八幡宮交差点、下馬交差点、滑川交差点、長谷観音前交差点等は慢性的に交通渋滞が発生しています。

2013年鎌倉地域流入方向の土日祝日・時間帯別1年間の渋滞・混雑発生日数割合（渋滞+混雑日数/対象日数）

例）土日祝日は1年間に121日あり、その内、各時間帯で何日渋滞・混雑しているかの割合 \*渋滞・混雑は1時間に30分以上の発生

2013年 土日祝日の渋滞・混雑発生割合（渋滞+混雑日数/対象日数）

2013年 土日祝日の渋滞・混雑発生割合の高い（慢性的に渋滞している）交差点（概ね60%以上）

全日の渋滞・混雑発生割合が概ね60%以上の交差点方向：

地点	地点	交差点名	路線	枝番号	:概ね60%以上												全日	
					7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台		19時台
A	A	下馬	鎌倉葉山線	①	0	1	24	64	69	66	68	61	67	65	37	25	5	42
				②	2	4	27	68	82	79	84	89	93	95	88	61	18	61
B	B	滑川	国道134号	①	42	49	71	80	82	59	55	58	69	69	63	35	62	
				②	19	26	26	33	35	35	31	40	50	60	64	53	35	39
C	C	岐れ路	金沢鎌倉線	①	3	44	84	88	93	84	73	79	63	50	22	11	2	54
D	D	坂ノ下	国道134号	①	10	23	39	49	52	41	48	64	79	79	79	60	35	51
E	E	長谷観音前	藤沢鎌倉線	①	50	21	20	22	27	22	31	46	52	50	45	31	30	34
F	F	八幡宮前	金沢鎌倉線	①	5	31	79	88	85	92	84	86	80	50	39	19	2	57
			横浜鎌倉線	②	7	42	68	80	80	93	86	81	84	60	45	15	4	57
I	G	明石橋	金沢鎌倉線	①	5	46	77	92	93	88	84	75	58	57	39	21	2	57



資料：（公財）日本道路交通情報センター

## ■対象時間は、8時～16時（8時間）とする。

### 《考え方》

- ・ 来訪車両が対象時間を避けて、流入時間をズラして流入しないよう時間を設定する。
- ・ 交通渋滞の発生は、自動車が交差点容量を超え集中し、1回の青信号で通過できなかった車両が徐々に溜り悪化することに起因している。このため、交通渋滞が発生する前に、交通量を抑制することが必要である。そこで、開始時間は、鎌倉地域への流入方向に対し、慢性的に交通渋滞が発生している八幡宮前交差点や下馬交差点の交通渋滞が著しくなる前の午前8時に設定する。
- ・ 八幡宮前交差点、下馬交差点の交通渋滞は、16時以降（15時台以降）に大きく減少していることから、終了時間は16時に設定する。

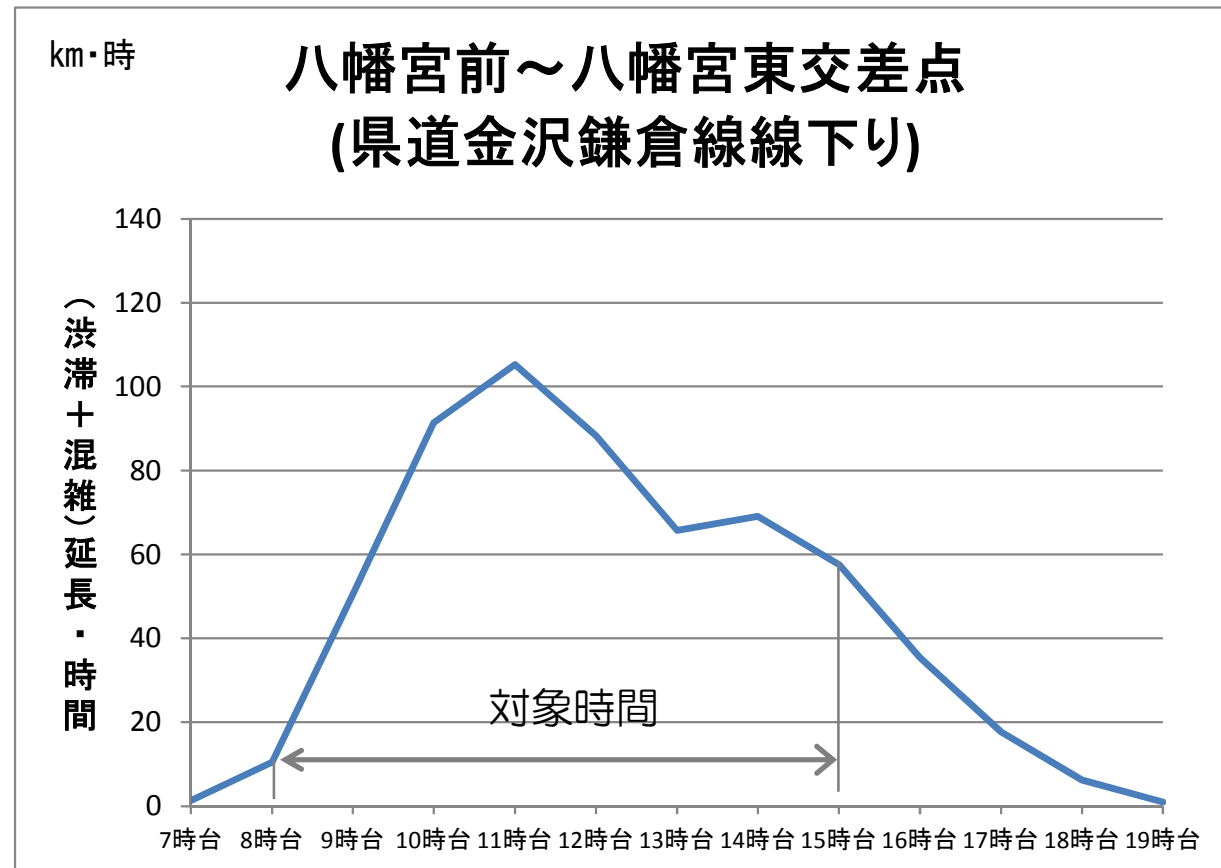
### （想定されるQ&A）

**Q:** 対象時間を避けて自動車が集中しないか？

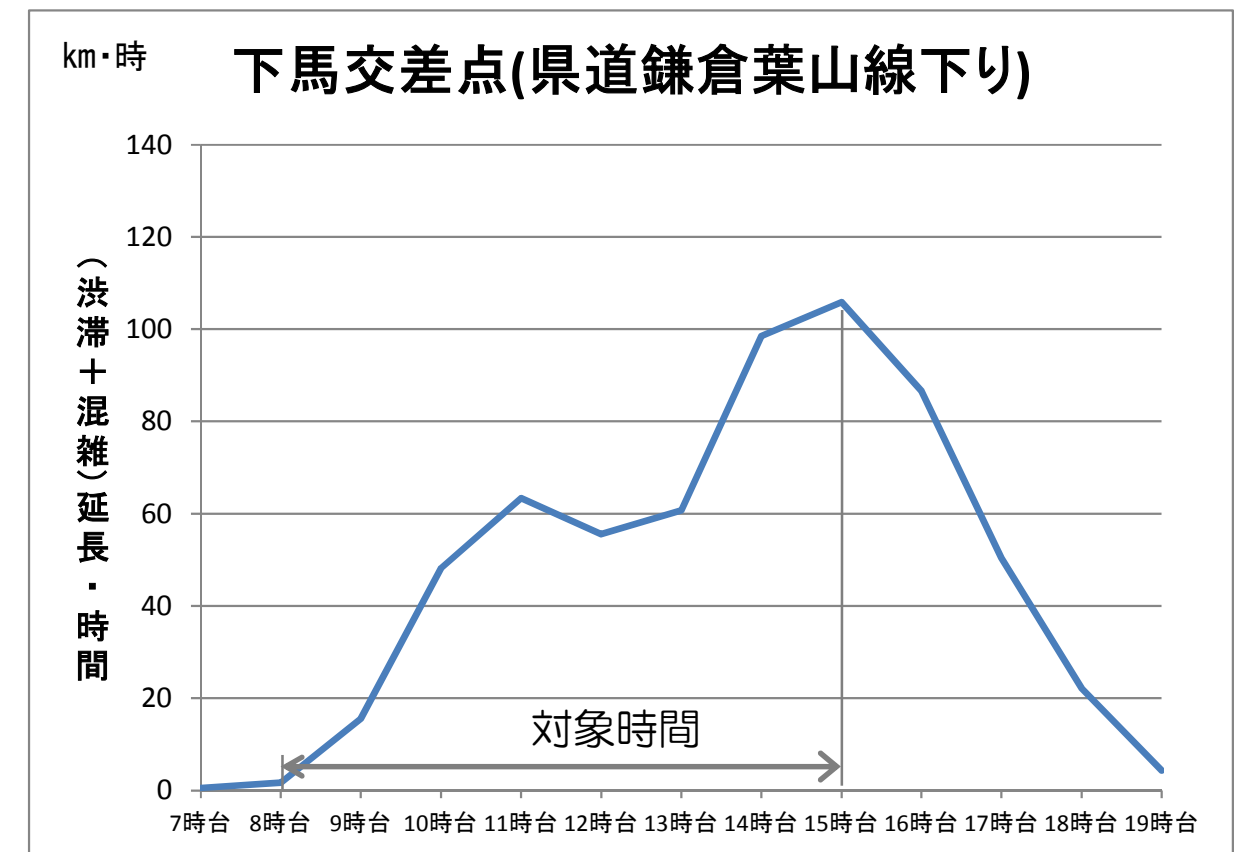
**A:** 対象時間は、鎌倉地域内の市民への影響を極力抑えるため、必要最低限の時間を設定する。社会実験等を行い必要に応じて見直していく。

参考. 2013年 鎌倉地域流入方向の土日祝日・時間帯別（渋滞+混雑）延長・時間の時間変動

【八幡宮前交差点～八幡宮東交差点】



【下馬交差点】



資料：（公財）日本道路交通情報センター

※（渋滞+混雑）延長・時間は全ての土日祝日（121日）の合計値

【課金対象】

■ 課金対象は、次の課金対象外を除く、鎌倉地域に流入する全ての車両とする。

（課金対象外）

- ・ 緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両
- ・ 路線バス、タクシー
- ・ 宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務目的車両

■ 観光バスは、すれ違えない道路区間があることや駐車場への出入等により、交通渋滞を悪化させる要因の1つになると考えられることから課金対象とする。

【課金パターン】

■ 課金は、「市民」と「来訪者」とで異なった課金額を基本とする。道路利用の公平性の観点から、市民からも利用頻度を踏まえ来訪者の概ね0～1割程度課金する。鎌倉市民は一律に課金する。

■ 市外からの流入車両については、一般車は一律に課金し、観光バスの課金額は上記の理由から一般車よりも高価とする。

⇒事務局(案) 次頁④の考え方



課金パターンの整理（『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 大型車両	公共交通 (バス・タ クシー)	業務車両 (宅配車両 等)	考え方	想定される課題
	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 (観光客)					
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	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、その原因となる全ての 車両に一律に課金（原因者負 担）	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 民の負担が大きく、市民との合意形 成が課題です。
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	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、その原因となる全ての 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 性を担保する	本来は、交通渋滞により鎌倉地域内 の市民が受ける居住環境の悪化と、 例えば大船地域の市民が受ける影響 は異なると考えられるものの、鎌倉 地域の道路幅員は狭い中で、ゲート の設置可能な場所が鎌倉地域の境界 になる可能性があり、その位置によ り課金額が異なることに対する市民 との合意形成が課題です。
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	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 バス等と一般車は区分	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である中で、 鎌倉地域の自動車交通量の約3割 （P4参照）が地域内市民の自動車 であることから、鎌倉地域外の市民、 来訪者との合意形成が課題です。
④市民は 同額 (②と③ の折衷案)	0 円	0 円	1,000 円	1,000 円	2,000 円	0 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、その原因となる全ての 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 性を担保する	来訪者との合意形成が課題であ り、市民自らが自動車の使い方を 工夫する等の市民宣言の策定・公 表が必要です。
	10 円	10 円							
	50 円	50 円							

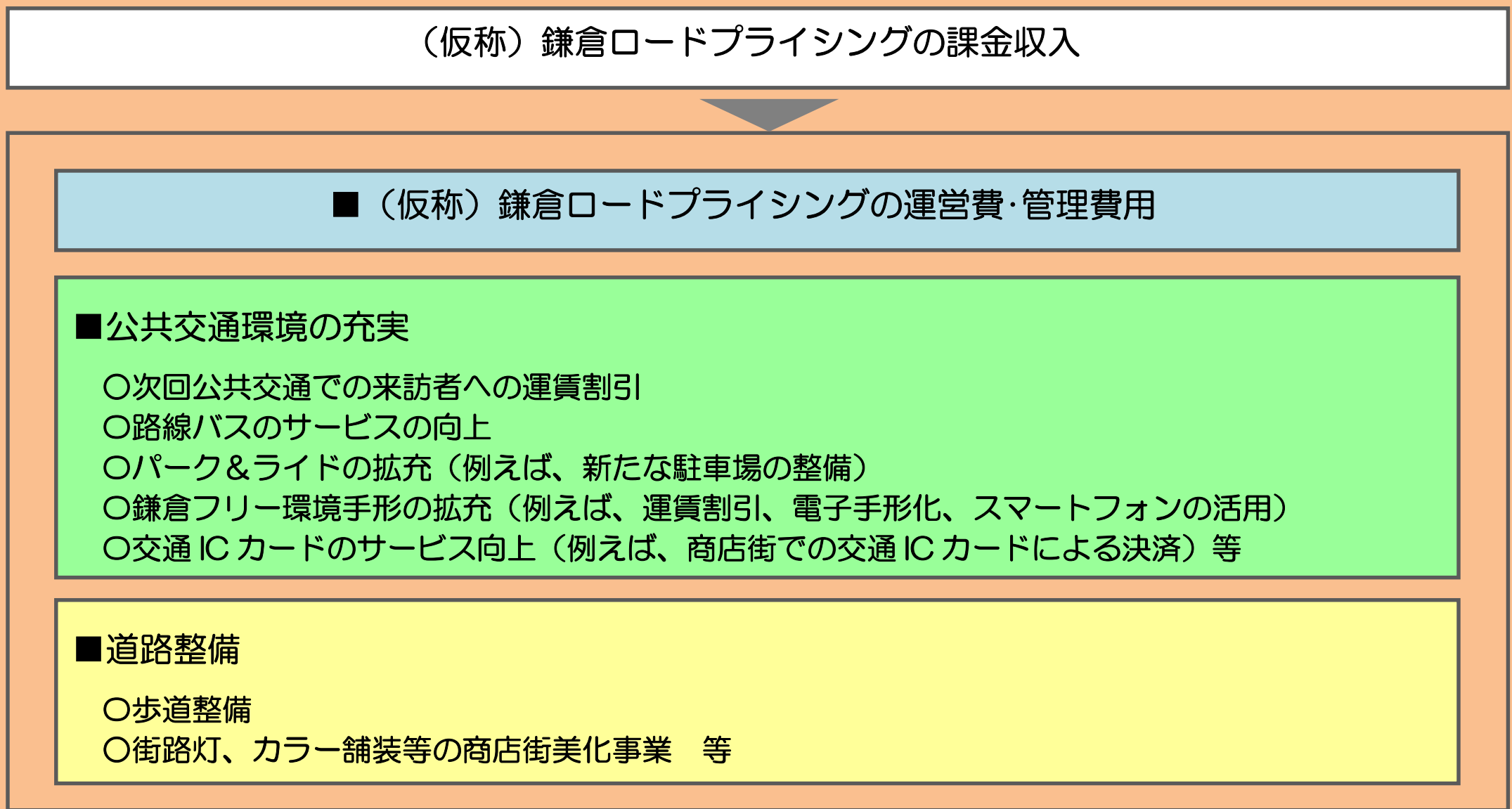
※) 課金額 1,000 円は、鎌倉地域交通計画研究会 第 13 回（平成 10 年 4 月 15 日）資料の推計結果において、交通渋滞が解消する試算額により想定



- (仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金の使途は、システムの運営・管理費に充てる他、来訪者等の公共交通サービスの向上や快適な歩行環境の拡充等を目指し、公共交通への転換方策や歩行環境の拡充を図るための道路整備等に充てる。

《考え方》

- ・ 交通渋滞の解消を図り、市民の居住環境の回復を図るためには、自動車から公共交通への転換について協力を促すことが必要である。
- ・ (仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金収入を活用して、公共交通環境や歩きやすさのさらなる向上を目指す。
- ・ 課金に対する合意形成をより円滑に進めるためには、鎌倉地域の交通計画への理解を深めるとともに、公共交通や歩行空間の充実等、来訪者等が実感できるサービスの向上が必要である。その結果、回遊性が高まり、滞在時間が延長されるなど、商業・観光振興にも寄与する。



## 7. (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策

### 【正月三が日に行っている交通規制を特異日等に適用した際の検討】

#### 事務局が想定する交通規制の課題

(第7回鎌倉市交通計画検討委員会資料 抜粋)

- 交通規制を実施する場合は、正月三が日に実施している鎌倉地域を全面的に規制する以外、部分的な実施は、別の箇所での交通負荷が高まることが予測されることから難しいと考えています。
- さらに、交通規制の効果や課題を整理したうえで、道路利用者や住民の合意形成が必要になります。
- なお、正月三が日と同等の交通規制を実施する場合は、全国的な周知や、人員配置等に対する相当の経費が実施毎に発生することが課題です。

#### 第14回鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

(委員の意見)

- 正月三が日のように警察官を配置しないで行なえば(標識だけ)良いのではないか。

(部会長、事務局の意見)

- 違反車両の取り締りは、警察官の現認によるため、警察官の配置が必要である。
- 警備員や市の職員では、ドライバーは交通規制に従わない場合が多い。

#### 交通規制についての対応方針(事務局)

- 市民、商工業者等の関係者との合意形成等や予算措置の見通しを考慮し、交通規制案の検討を進めます。

↓

委員からの交通規制案の提案(別紙、資料2参照)について議論