

鎌倉市交通計画検討委員会

【第6回】

（第5回委員会以降の専門部会資料の抜粋）

（目次）

1. ロードプライシングの基本事項の整理.....	1
2. 実施可能性の検討.....	4
1) 法的な実施可能性.....	4
2) 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）.....	5
3) 収入と費用のバランスの見通し（試算）.....	6
4) 市民、来訪者等の合意形成.....	7
3. 実施した場合の効果と課題.....	9
1) ロードプライシングの効果.....	9
2) 効果と課題の整理.....	10
4. 検討課題の整理.....	12
観光客の入込客数.....	17

平成26年3月26日（水）

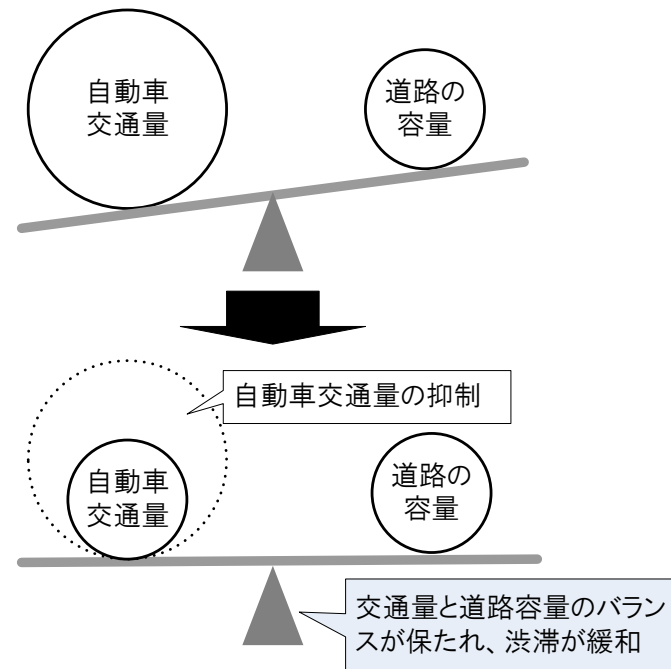
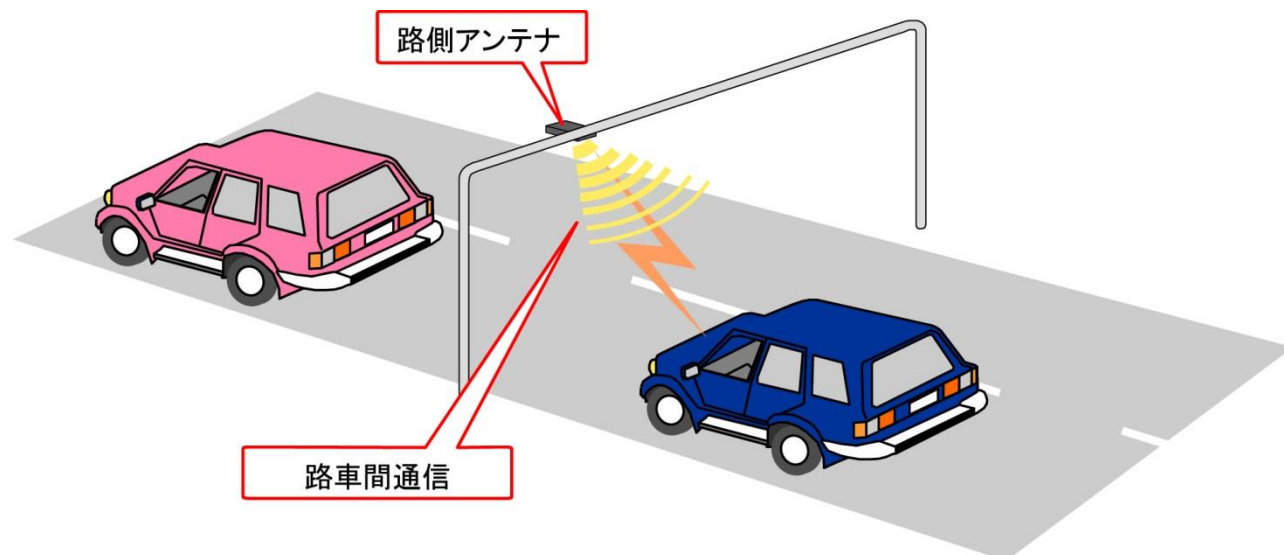
1. ロードプライシングの基本事項の整理

ロードプライシングは、交通渋滞や大気汚染などの交通問題を改善する交通需要マネジメント（TDM）施策の1つであり、自動車の効率的な利用や公共交通機関への転換など、交通需要の調整を図る施策である

広義には、自動車による道路の使用に対して料金を徴収する行為全般（有料道路）を意味する

一般には、特定の道路を通行する車両に料金を課すことで交通量を抑制したり、郊外の有料道路料金を低く設定することで車の流れを誘導したりする交通政策

ロードプライシングの課金イメージ



◆ロード・プライシング理論の簡単な説明

(ロードプライシング理論と政策- 2008年5月 日本交通政策研究会シンポジウム資料)

- ドライバーがある道路を利用する際には、ガソリン代や所要時間などを考慮して当該道路の利用を決定する（私的な費用のみを考慮して道路を走行）
- ところが、追加的に他のドライバーがその道路を利用することで、速度が低下、所要時間が増加し、道路混雑が発生する
- その所要時間の増加分（貨幣換算）は、ドライバー自ら発生させているのに負担していない費用であり、それをドライバーから徴収することで、道路混雑によって生じる不経済を抑制する

◆基本的なロードプライシングの課金方法

	コードンプライシング	エリアプライシング	走行距離課金
課金方式	一定の区域内に進入する自動車に課金（●課金ポイント）	一定の区域内を走行する自動車に課金（●課金ポイント）	一定の区域内を走行する自動車に課金する
メリット	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	走行距離に応じて、課金するため公平性が高い
デメリット	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	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	走行車に車載器を搭載するなどシステムの構築が必要
主な事例	シンガポール、ノルウェー、オランダ他	ロンドン、ストックホルム他	スイス、オーストリア、ドイツ他

◆海外の事例（その1）

【シンガポール】

- 1975年世界に先駆けて運用を開始
- 当時は車両のフロントにステッカーを貼り警官が目視で確認
- その後、日本の三菱重工業グループにより電子課金制度（ETCのようなもの）を導入

課金方法	コードンプライシング
導入時期	1975年（1998年までは紙製のライセンス、1998年から電子課金方式導入）
課金目的	・渋滞緩和
対象車両	・対象エリアに流入する車両（緊急車両を除く）
課金方法	・車載器搭載による電波通信を活用した課金
課金額	・円換算：約30円～約500円/回 時間帯別に料金を設定
収入用途	・一般財源
対象道路	・中心市街地（7.25km ² ）+周辺の高速度道路6路線
ゲート数	90

参考：「諸外国における高速道路料金の動向」高速道路のあり方検討有識者委員会（2011）国土交通省、効率的で持続可能な道路財源制度（2013）公益社団法人日本交通政策研究会

- 車両の総量規制等との組み合わせにより交通量が20～24%減少
- 課題として、料金徴収ゲートが景観障害だと不評であり、人工衛星を用いた次世代のシステムへの移行を検討



出典：シンガポールLTA(交通省)
効率的で持続可能な道路財源制度（2013）公益社団法人日本交通政策研究会

◆海外の事例（その2）

【ロンドン】

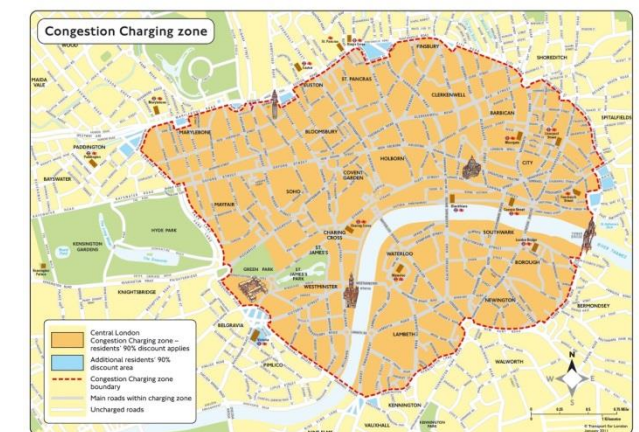
課金方法	エリアプライシング
導入時期	2003年
課金目的	・渋滞緩和 ・バス交通の改善
対象車両	・対象エリア内を通行する車両（二輪車、タクシー、緊急車両等は課金免除、ハイブリッド車、電気自動車、9人乗り以上のバス等は100%割引（但し登録料は支払う）
課金方法	・商店、インターネット等により入域許可証を購入（事前又は当日） ・デジタルカメラでナンバープレートを確認、それを入域許可証を取得した車両のデータベースと照合
課金額	・全車種一律[円換算]約1,250円/日 ※エリア内住民は90%割引 ※※課金時間帯は平日7:00～18:00（土日、祝日は無料）
収入用途	・公共交通機関の改善と運賃引下げ ・歩行者、自転車利用者のための環境整備等
対象道路	・セントラルロンドン（Inner Ring Roadの内側：22km ² ）
ゲート数	-

参考：国土交通省 高速道路のあり方検討有識者委員会 第9回配布資料6「諸外国における高速道路料金の動向」

- 交通渋滞が減少したことで、バスの待ち時間が減少し、定時性が向上




課金エリア事例



出典：Transport for London 及び Wikipedia

◆環境ロードプライシング

【首都高速道路】

導入背景	<ul style="list-style-type: none"> ● 高速神奈川 1 号横羽線及び産業道路は、首都圏の骨格として大量の交通を処理し、これらの道路が市街地を通過していることから、道路交通騒音、自動車排出ガス等によって、道路沿道環境に多大な影響を及ぼし、その改善が求められていた。 ● 昭和 57 年 3 月には、川崎公害訴訟が提訴され、平成 11 年 5 月の和解条項の中で様々な道路交通騒音対策や自動車排出ガスによる大気汚染対策が明記された。 ● 環境ロードプライシングは、「ロードプライシングの首都高速道路への適用についての制度的、技術的な問題、他の幹線道路への影響等を含めた検討」を行うことが和解条項で定められ、これに基づき平成 13 年 10 月から試行的に開始
導入目的	<p>湾岸線または川崎線を利用する大型車の料金を割り引くことで横羽線を利用した場合と湾岸線を利用した場合の料金に差を設け、横羽線から湾岸線へ交通の転換を図る</p>  <p>出典：環境ロードプライシングパンフレット</p>
内 容	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 13 年 10 月から試行的に開始 ● 平成 24 年 1 月 1 日～平成 62 年 9 月 30 日まで基礎的料金として継続する ● エリア毎に割引率が設定され、10～47%程度の割引が受けられる

参考：首都高ドライバースサイト「環境ロードプライシング割引」、パンフレット等

◆東京都のロードプライシングの検討

検討目的	渋滞緩和と大気環境の改善に資すること		
概 要	課金額	NO _x 削減の改善目標から ◇小型車：400～600円 ◇大型車：800～1,200円	
	課金時期	通年で平日の午前7時～午後7時	
	課金方式	当面はコードン方式によることが妥当、 また原則として流域毎に課金することが適当	
	課金システム	当面はカメラ方式又は入域証方式 将来的には料金の自動収受など	
改善効果の予測	シミュレーション結果（2003～2004年頃）		
		環状2号・隅田川区域	環状7号・荒川区域
	Noxの削減量	130t/年	470t/年
	走行量の削減量	49万台km/12h	169万台km/12h
	平均速度の向上	0.7km/h	1.8km/h
	導入費	50～120億円	370～440億円
	運営費	30～70億円/年	120～230億円/年
実施による影響予測	<ul style="list-style-type: none"> ○迂回交通等による影響 ○境界線近傍街区への影響 ○公共交通機関への影響 ○地域の事業者 ○住民等への影響 ○物価への影響 		
法的根拠	<ul style="list-style-type: none"> ○新たな条例の制定 ○現行都税条例改正による法定外税 ○法整備 		
収入の用途	<ul style="list-style-type: none"> ○迂回交通などの影響対策 ○貨物車などの低公害車化への活用 ○パーク＆ライド等の他の施策への活用 <p>一方、渋滞対策と環境対策に幅広く活用することも考えられる</p>		
検討経緯	<ul style="list-style-type: none"> ● 1968年8月、運輸省が『都心通行マイカー賦課構想』を発表。東京では環状七号線の内側において、午前8時から午後8時まで通行する自家用車に対して日額では500円、月額では4000円、年額では3万円の徴収を行うという内容、しかし、自家用車に対しての賦課は筋違い、賦課効果に疑問、代替公共交通機関の未整備等から主として自家用車のユーザーから強い反発を受けた。 ● 1973年7月、地下鉄網の整備が進展したこと、エネルギー問題、排気ガス公害への関心の高まりなどを理由として、同省の自動車局は再度ほぼ同じ内容の賦課構想を提出したが、実現には至らない ● 平成12年8月ロードプライシング検討委員会を設置、平成13年6月に検討委員会より東京都へ報告書を提出 ● 報告書及び寄せられた意見を踏まえ、公平かつ確実な課金徴収の方法や迂回交通の影響対策等の課題に対し公共交通機関の利用促進などの交通需要管理施策を推進しつつ、課題について検討。 ● 現状では、並行して行われたディーゼル車対策が結構効果的であったこともあり、環境改善のためのロードプライシングの導入目的が薄れている ● 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。 		

参考：東京都ロードプライシング検討委員会報告書他

2. 実施可能性の検討

- 1) 法的な実施可能性（本編に収録…法定外目的税の流れのみ資料編に収録）【法制度面】
 3) 収入と費用のバランスの見直し（試算）【コスト面】

- 2) ロードプライシングに伴う交通の変化【周辺への影響】
 4) 市民、来訪者の合意形成【合意形成】

1) 法的な実施可能性

法定外目的税導入の手順（出典：法務省ホームページ）

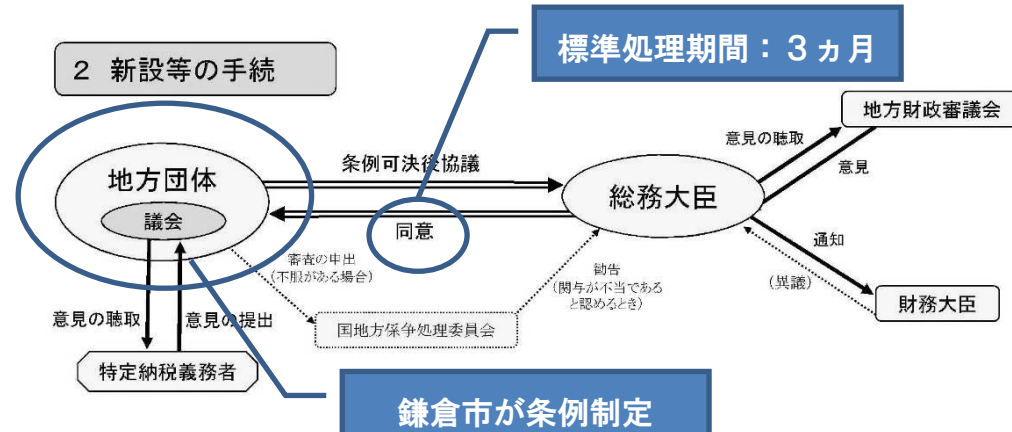
法定外税の新設等の手続

1 法定外税

地方団体は地方税法に定める税目（法定税）以外に、条例により税目を新設することができる。これを「法定外税」という。

平成12年4月の地方分権一括法による地方税法の改正により、法定外普通税の許可制が同意を要する協議制に改められるとともに、新たに法定外目的税が創設された。

また、平成16年度税制改正により、既存の法定外税について、税率の引き下げ、廃止、課税期間の短縮を行う場合には総務大臣への協議・同意の手続が不要となったほか、特定の納税義務者に係る税収割合が高い場合には、条例制定前に議会でその納税者の意見を聴取する制度が創設された。



次のいずれかが該当すると認める場合を除き、総務大臣はこれに同意しなければならない。（地方税法第261条、第671条、第733条）

- ① 国税又は他の地方税と課税標準を同じくし、かつ、住民の負担が著しく過重となること
- ② 地方団体間における物の流通に重大な障害を与えること
- ③ ①及び②のほか、国の経済施策に照らして適当でないこと

「特定納税義務者」

法定外税の納税額が、全納税者の納税額総額の10分の1を継続的に超えると見込まれる者として、次の2つの要件をどちらも満たすと見込まれる者

- ① 条例施行後5年間の合計で、当該納税義務者に係る納税額が、その法定外税の納税額総額の1/10を超える見込みがあること
- ② 当該納税義務者に係る納税額が、その法定外税の納税額総額の1/10を超える年が、条例施行後5年間のうち3年以上あると見込まれること

2) 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）

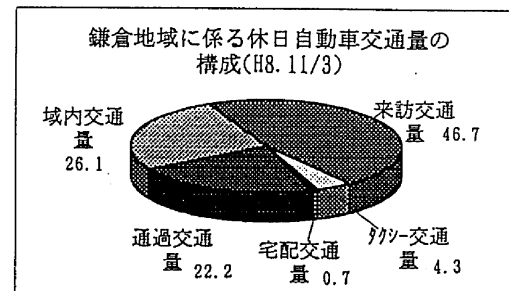
■ 逗子市等の周辺地域への影響

→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。**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。

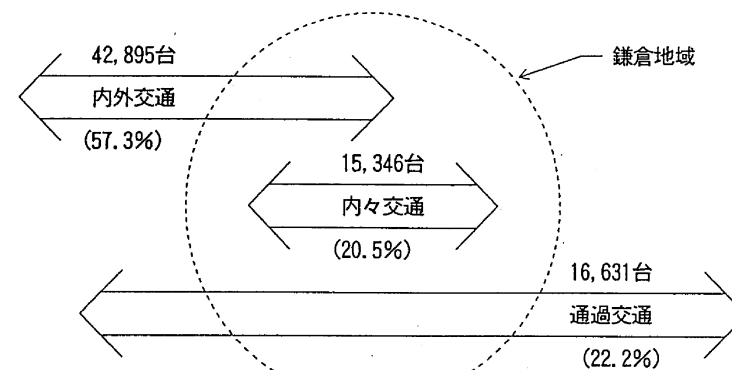
【自動車交通量の構成①/居住地ベースで分解】

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



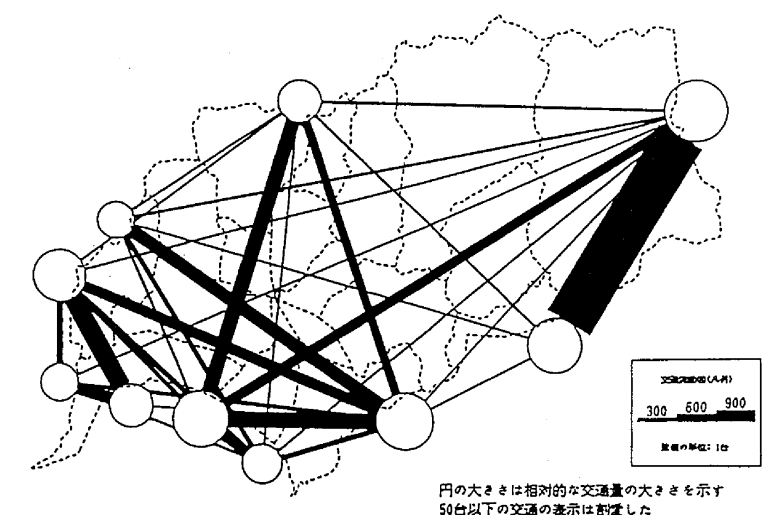
域内交通：鎌倉地域内に居住する世帯あるいは事業所を持つ事業者の交通
 来訪交通：鎌倉地域内に在住しない人の交通
 タクシー交通：鎌倉地域内に営業所があるタクシーの交通（通過する場合は通過交通）
 宅配交通：鎌倉地域内に営業所がある宅配車の交通（ " " ）
 通過交通：鎌倉地域内を単純に通過するだけの交通

【自動車交通量の構成②/内外・内々・通過に分解】



内外交通：鎌倉地域の外から地域内へ、または地域内から地域外への交通
 内々交通：鎌倉地域内で動く交通
 通過交通：鎌倉地域内を単純に通過するだけの交通

【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られれば、幹線道路の交通渋滞が緩和し、**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

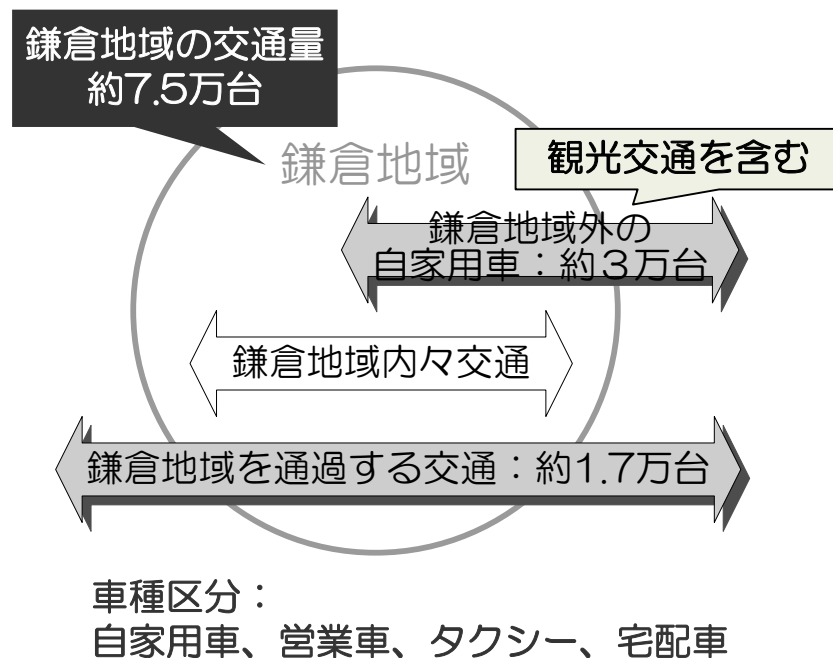
→自動車交通量が減少すれば、駐車場の**利用台数は減少**することが想定されますが、「1日〇円」等の駐車場は回転率があまり高くなく、駐車場事業者の経営への影響が小さいことも考えられます。今後、こうした状況や影響の検証が必要です。

⇒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。

3) 収入と費用のバランスの見通し (試算)

① 鎌倉地域の交通量

平成8年11月に行った鎌倉地域の休日の交通量調査 (OD調査) 結果



参考: 平成8年度の観光客数は1,963万人、平成24年度は1,974万人

② 交通シミュレーション

- 各道路の平均走行速度が概ね20 km/h以上になるためには、自動車交通量を現況から約34%の削減が必要である。
- 鎌倉地域は約7.5万台の交通量が発生する。交通渋滞を解消させるためには、約7.5万台の約34%の約2.5万台を減らす必要がある。
- 鎌倉地域外からの自家用車 (観光交通を含む) (3万台) と通過交通 (1.7万台) を約50%削減すれば、交通渋滞は緩和されることが想定される。
 $3万台 + 1.7万台 = 4.7万台 \div 2 = 2.35万台$

③ 収入見込み

- 課金は流入時のみ行うとし、鎌倉地域外からの自家用車と通過交通の半分が課金を支払って流入すると仮定すると (半分は自家用車を使わない)
 $課金対象台数 = (鎌倉地域外からの自家用車^* + 通過交通量) \times 0.5$ (課金対象)
 $= 約 1.6万台$
- ※) 鎌倉地域外からの自家用車: $約 3.0万台 \div 2 = 1.5万台$

ロードプライシングの“超概算”
条件: 鎌倉地域外からの自家用車と通過交通の半分が流入
課金額 1,000円

	対象	日数 (日)	収入		
			課金対象台数	課金額	収入見込み
ケース1	特異日 (前後も含め)	30	1.6万台	1,000円	約4.8億円
ケース2	日曜日	53			約8.5億円
ケース3	日・祝日	68			約11億円
ケース4	土・日・祝日	117			約19億円

④ 経費の見込み

i) 初期投資

ロードプライシングの計画内容により、費用は大きく変化

- 道路に取り付ける車両の読取機器 (ETC等)
- データシステム等

⇒企業 (メーカー) に対するヒアリングが必要

ii) ランニングコスト

出典	内容	
ロードプライシングによる渋滞緩和と交通整備財源の確保 (平成22年12月独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構)	国名	一般管理費
	ストックホルム	総収入の37%
	ロンドン	総収入の50%
	シンガポール	総収入の20%

4) 市民、来訪者等の合意形成

【市民】

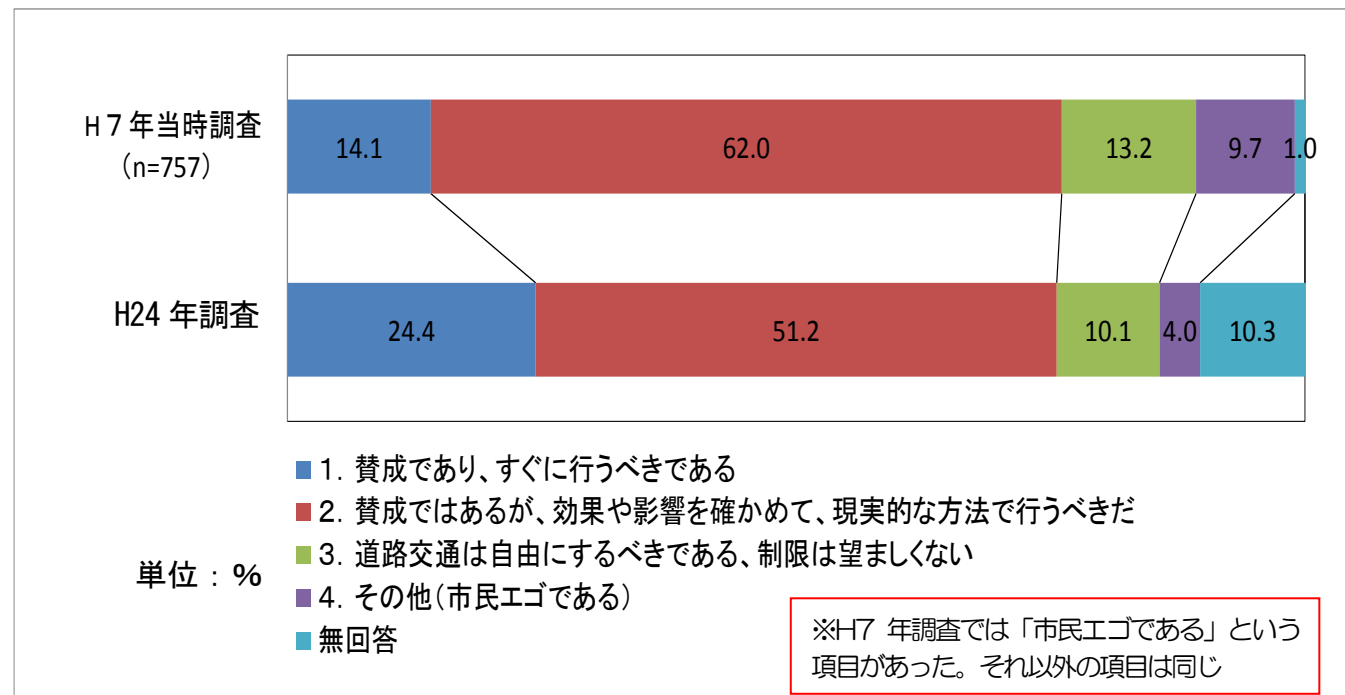
- 昨年度実施した市民アンケート調査では、鎌倉地域の交通渋滞の解消策として、「自動車の乗り入れや走行を制限する考え方」に対し、「賛成でありすぐに行うべきである」、「賛成ではあるが、効果や影響を確かめて、現実的な方法で行うべきだ」を合わせ**約7割以上の市民が賛同**しています。
- 自動車の乗り入れや走行を制限とした場合、「できる限り自動車の運転を控え、公共交通機関を利用する」、「混雑する区間を迂回するなど、できる限り迷惑をかけないようにする」などの**協力する意向**があります。

【来訪者】

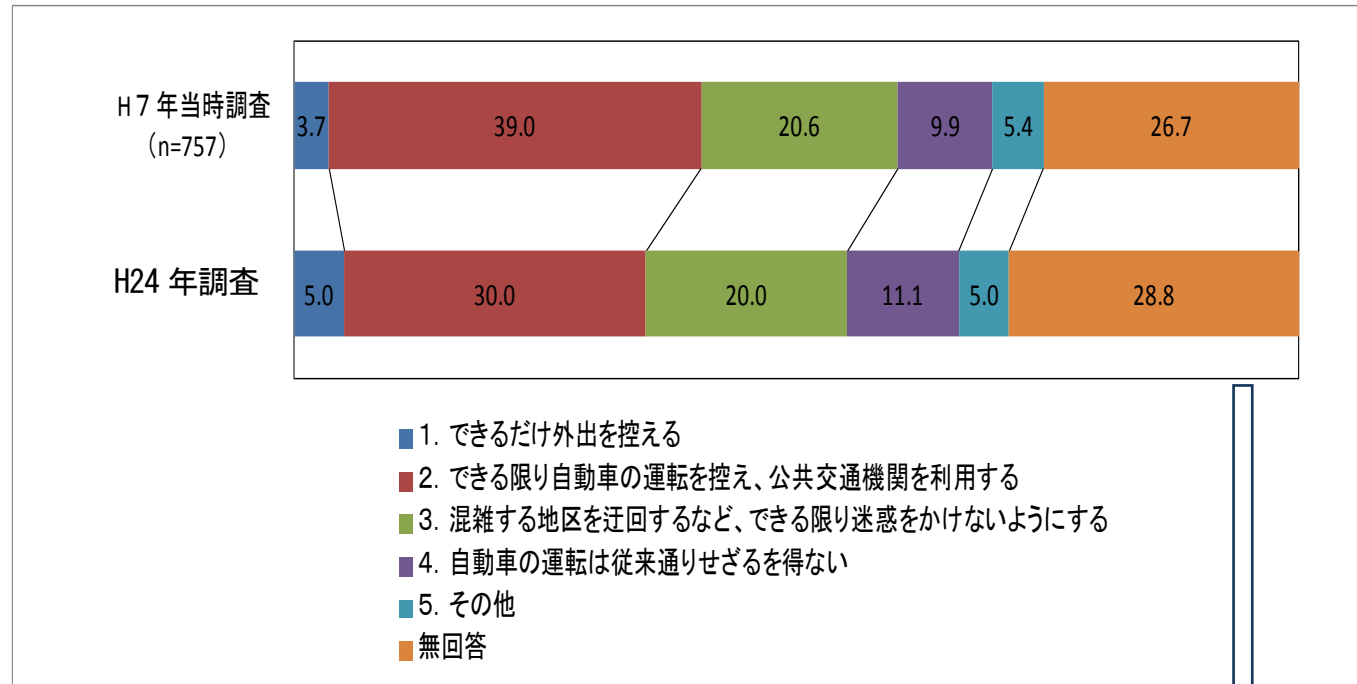
- 車を利用する理由は、「自宅から鎌倉地域まで鉄道やバスを使うよりも速いため」、「他にも立ち寄りところがあり車以外では不便なため」が多いです。

⇒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、立ち寄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】

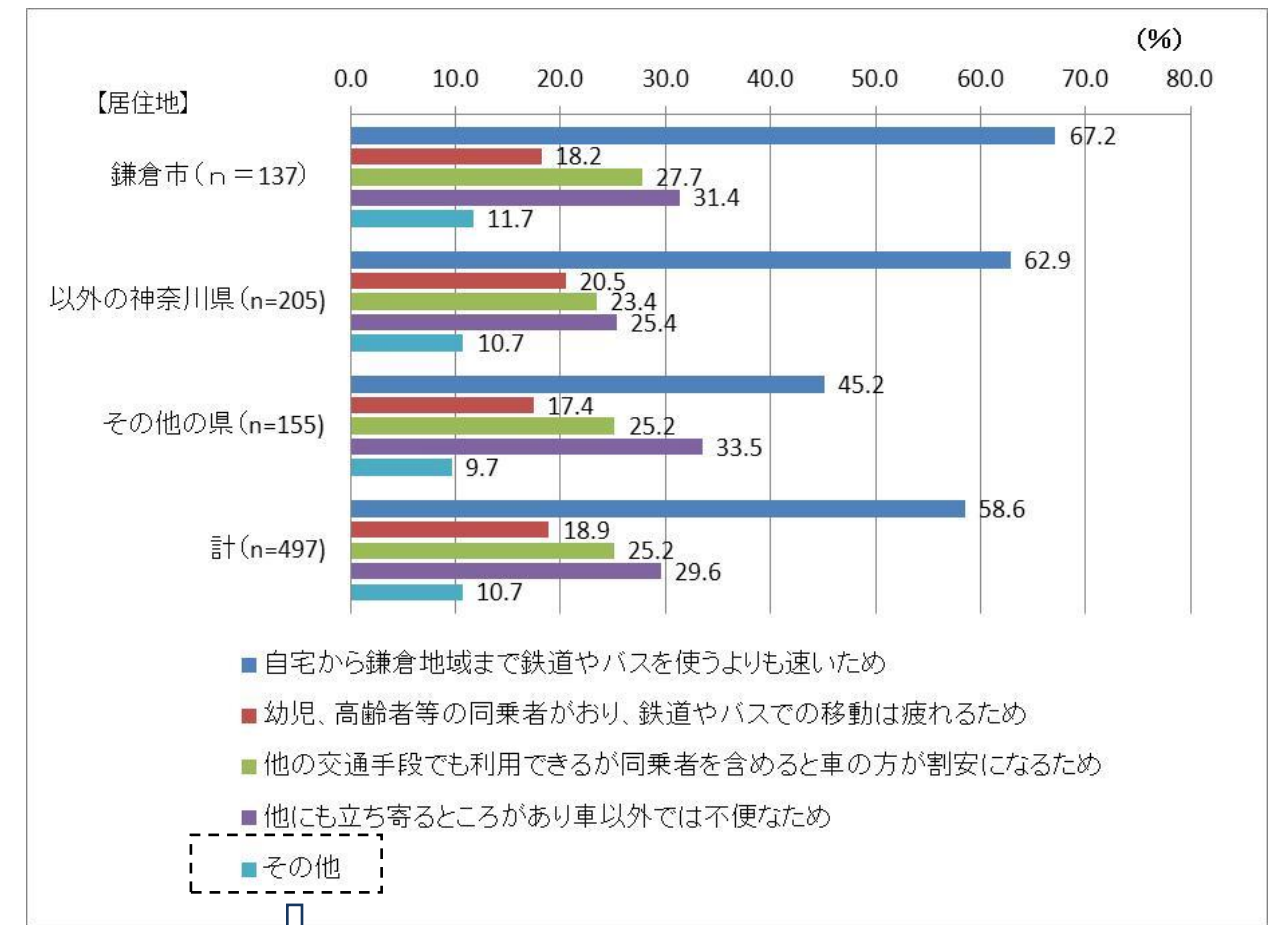


鎌倉地域での自動車の乗り入れや走行を制限するとした場合、あなたはどのような協力をするか】



※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

3. 実施した場合の効果と課題

1) ロードプライシングの効果

- ①諸外国ではロードプライシングの導入後、自動車交通量は減少
- ②平成7年当時に行った交通シミュレーションでは、1,000円の課金で交通渋滞が解消されることが予測されている

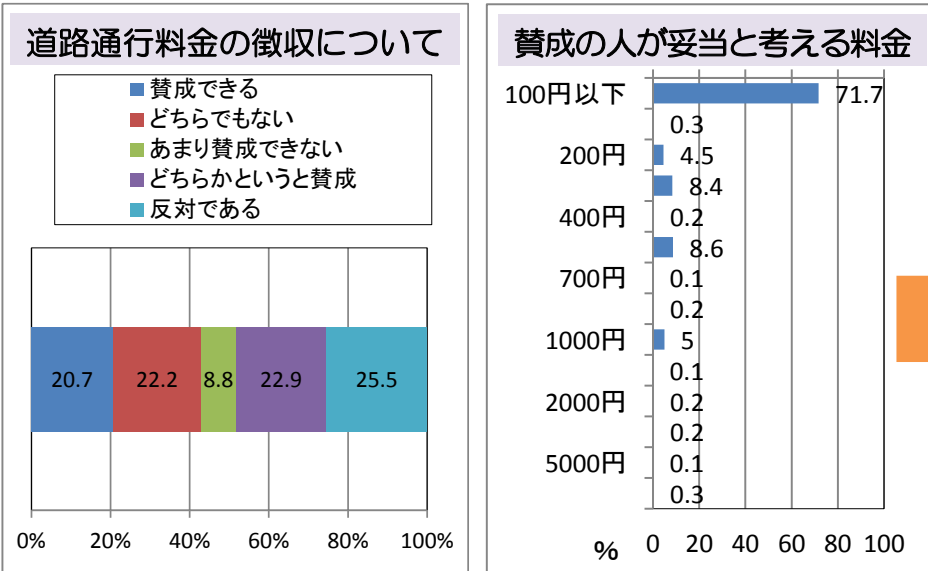
表.ロードプライシング導入後の効果

地域名	課金方式	実施日	導入効果
スウェーデン (ストックホルム) 混雑税	時間帯による市中心部のコー ドン制 コードン通過(流入・流出)ご とに10~20スウェーデンク ローネ(13~26円)	平日 6:30~ 18:30(土日、 祝日は無料)	市中心部の 渋滞が 20%減少 排出ガスの10~ 14%削減
イギリス (ロンドン) 混雑課金	ロンドン中心部およびその西 方の拡張地区 1日8ポンド(約千円)で均一	平日 7:00~ 18:00(土日、 祝日は無料)	当初、中心部、西部 地区で、 交通量がそ れぞれ25%、19% 減少した
シンガポール 電子的ロード プライシング (ERP)	時間帯と車種によるコードン 制課金および高速道路への課 金	一般道路 平日 7:30~ 19:00、 土曜 7:30~ 15:00	フリーフローの目標 とした、高速道路で 45-65 km/h、 一般 道路で20-30 km/h を達成

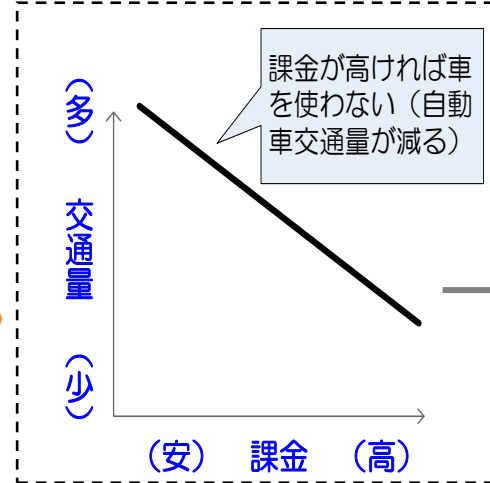
出典:「ロードプライシングによる渋滞緩和と交通整理財源の確保」
平成22年12月 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

《交通シミュレーションによる検証》

流入車両に対する意識調査(平成8年11月3日~同年12月初旬)
6,355配布、1,147回収(回収率18%)

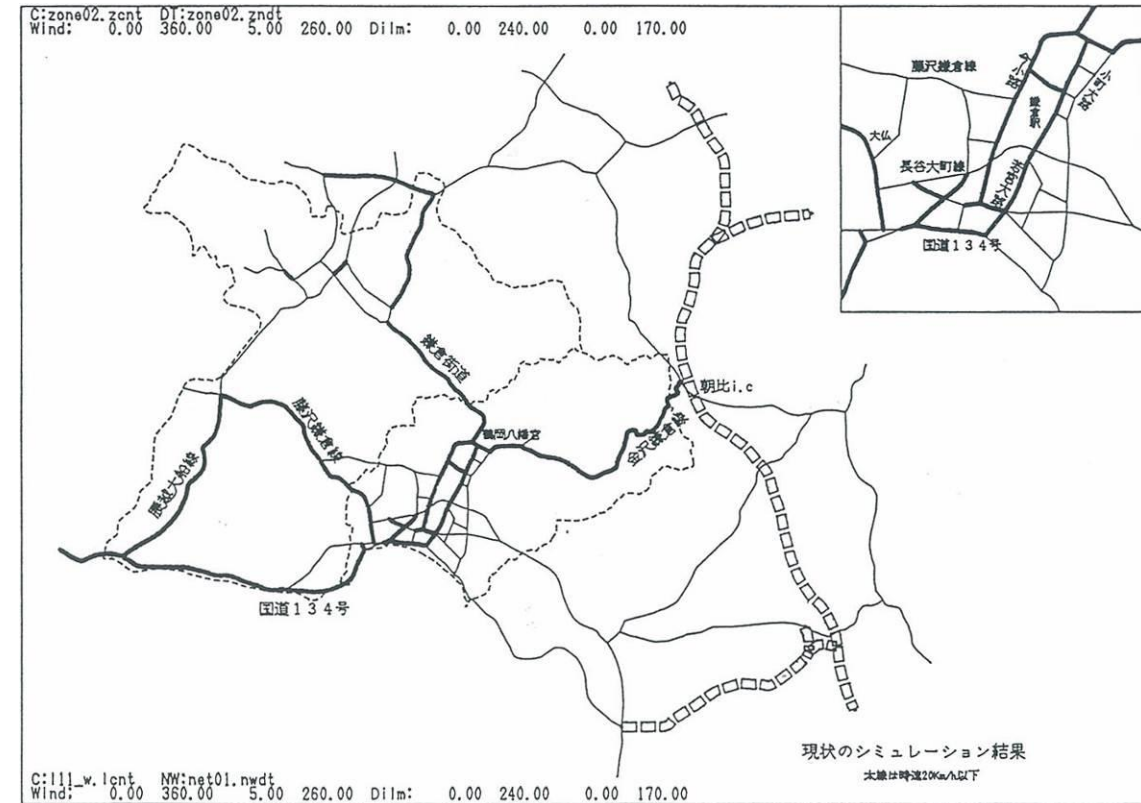


課金と交通量の関係式

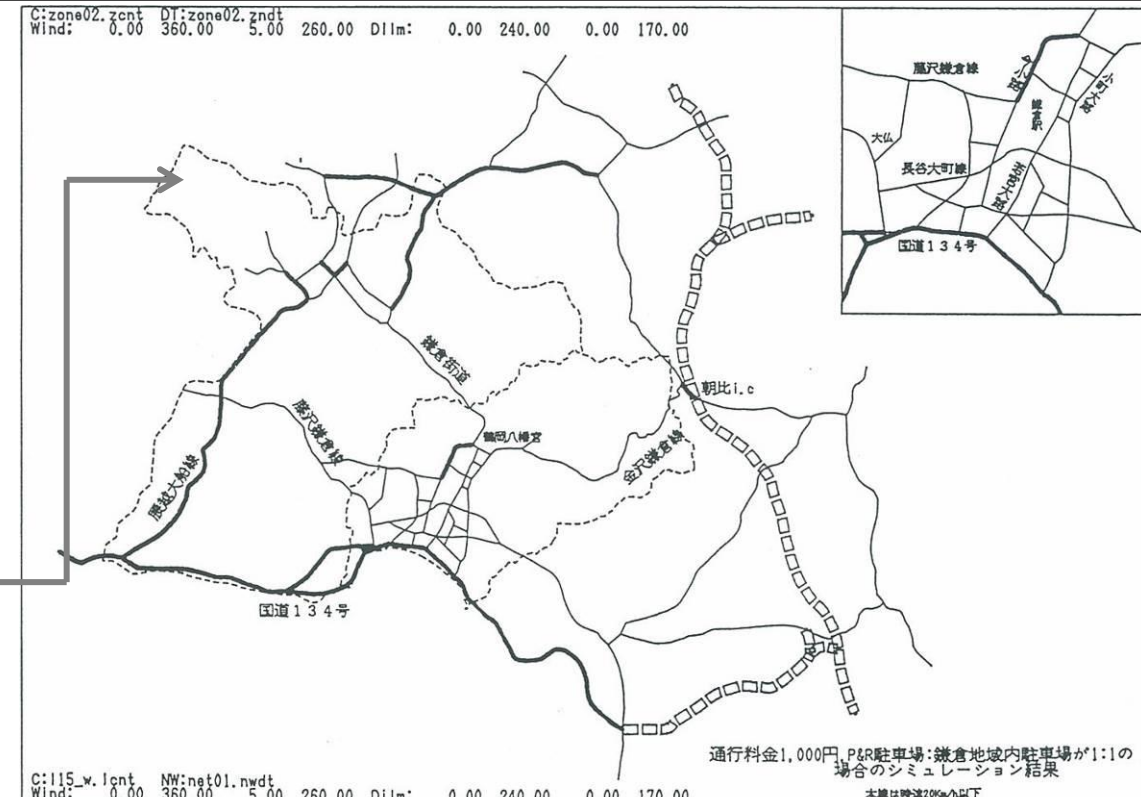


交通シミュレーションの結果(課金とパーク&ライド駐車場料金の組み合わせによる複数ケース実施し渋滞が解消されるケースを選択)

《現況》太線が20 km/h以下

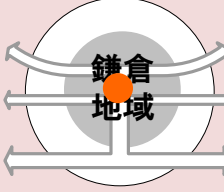
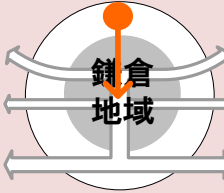
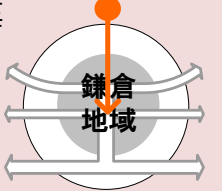
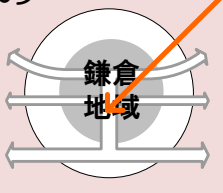


パーク&ライドを実施して1,000円課金すると鎌倉地域内の各道路の平均走行速度が20 km/h以上になる⇒渋滞解消



2) 効果と課題の整理

《おもてなしプライシング（仮称）の主な効果と課題》（1/2）

対象		交通渋滞の被害（現状）	おもてなしプライシング（仮称）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 歩行環境の低下 緊急車両の到着時間が低下 大気環境の低下 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 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	以下は、鎌倉地域流入時の効果や影響を整理、鎌倉地域内は同上		
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"> 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） 		//	//

《おもてなしプライシング（仮称）の主な効果と課題》（2/2）

対象	交通渋滞の被害（現状）	おもてなしプライシング（仮称）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

4. 検討課題の整理

実施に向けて検討すべき主な項目 (1/5)

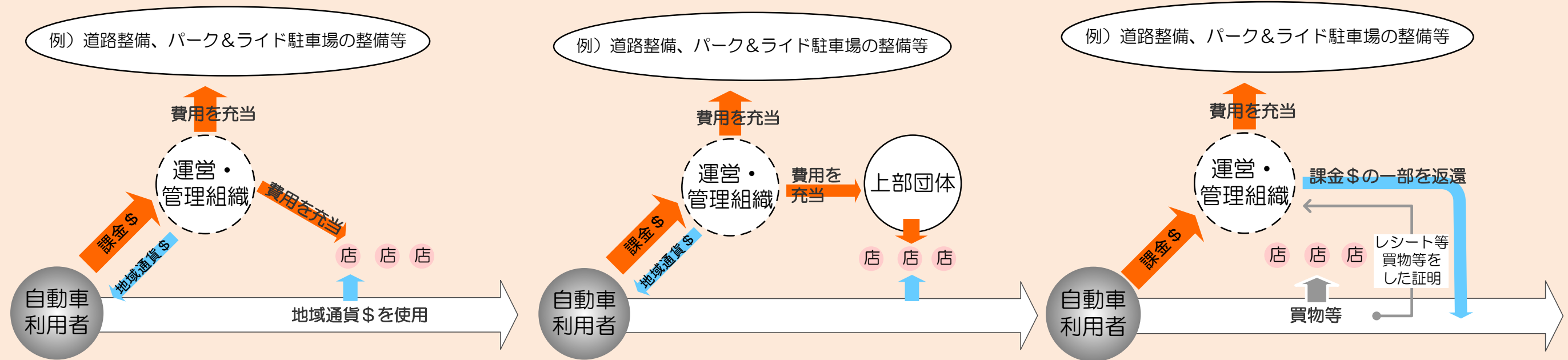
(1) 法制度面の検討

- 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。

イメージ



二) 課金額

■ 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 (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	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（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 (07ドゥ) 混雑課金	各所に設置された <u>固定式デジタルカメラ及び移動式デジタルカメラ</u> 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時までには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 <u>自動ナンバー読取装置</u> 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

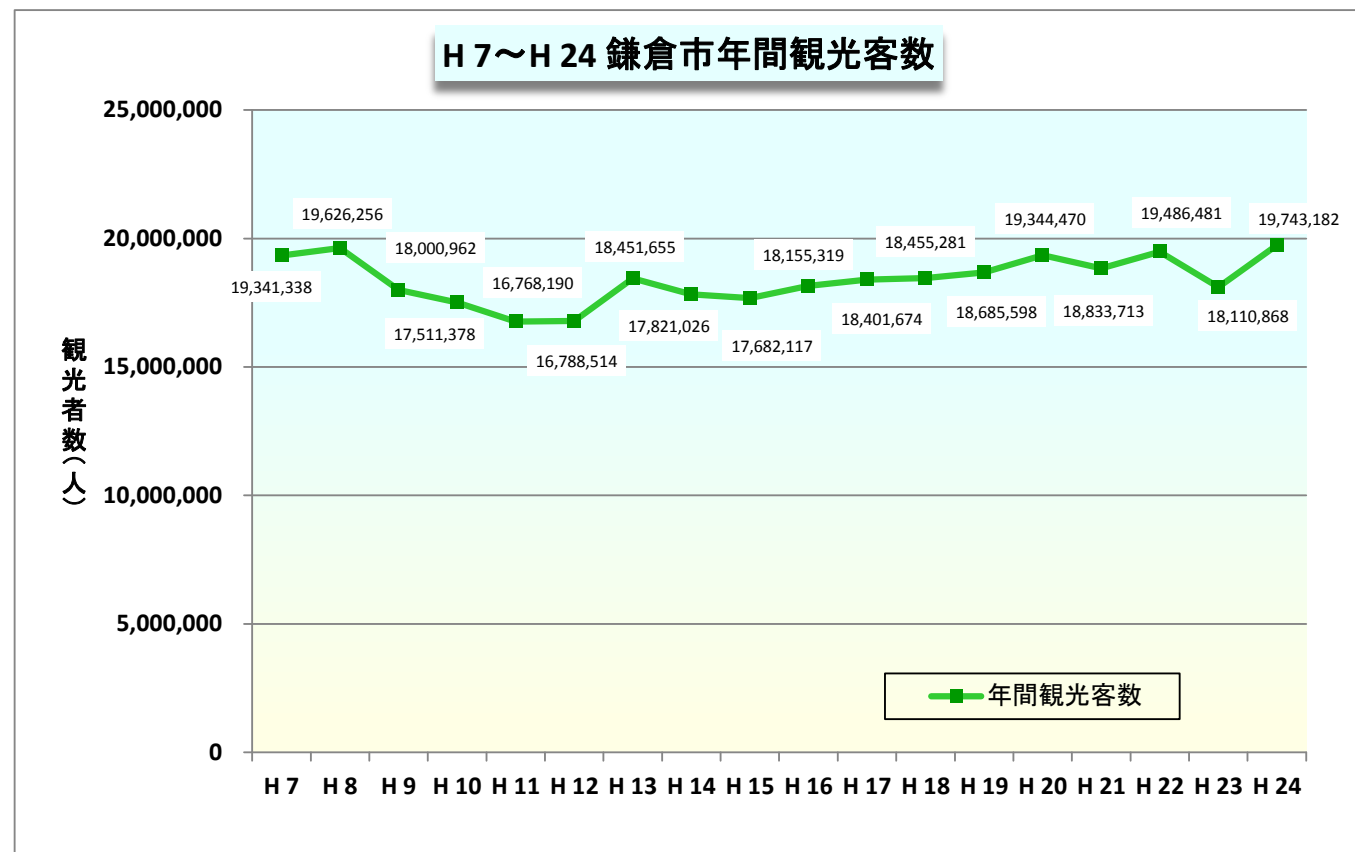
■ おもてなしプライシング（仮称）に合わせて、他の施策の推進を検討します。特に、代替交通の強化となる環境手形やパーク&ライド等の拡充、歩行環境の充実（歩行者尊重道路等）の検討が必要です。

■ 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。

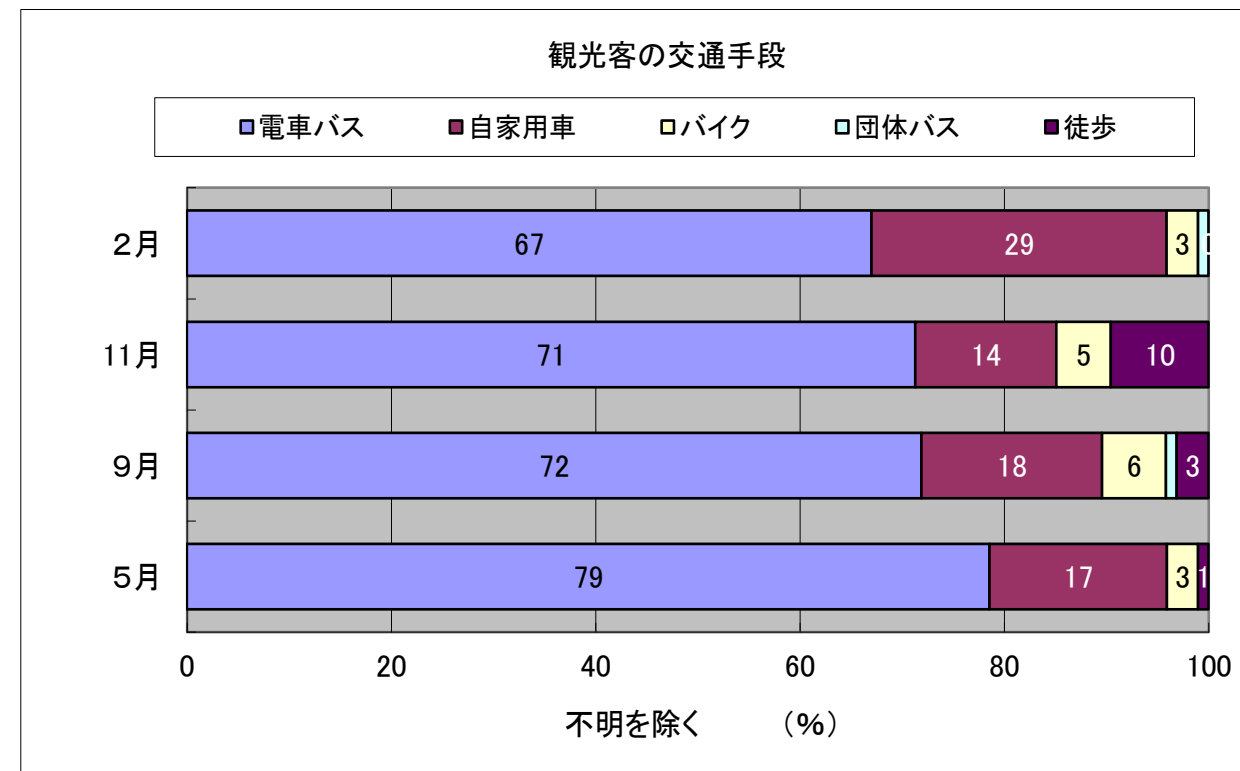
（7）プライシング以外の「おもてなし」の検討

■ 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。

観光客の入込客数

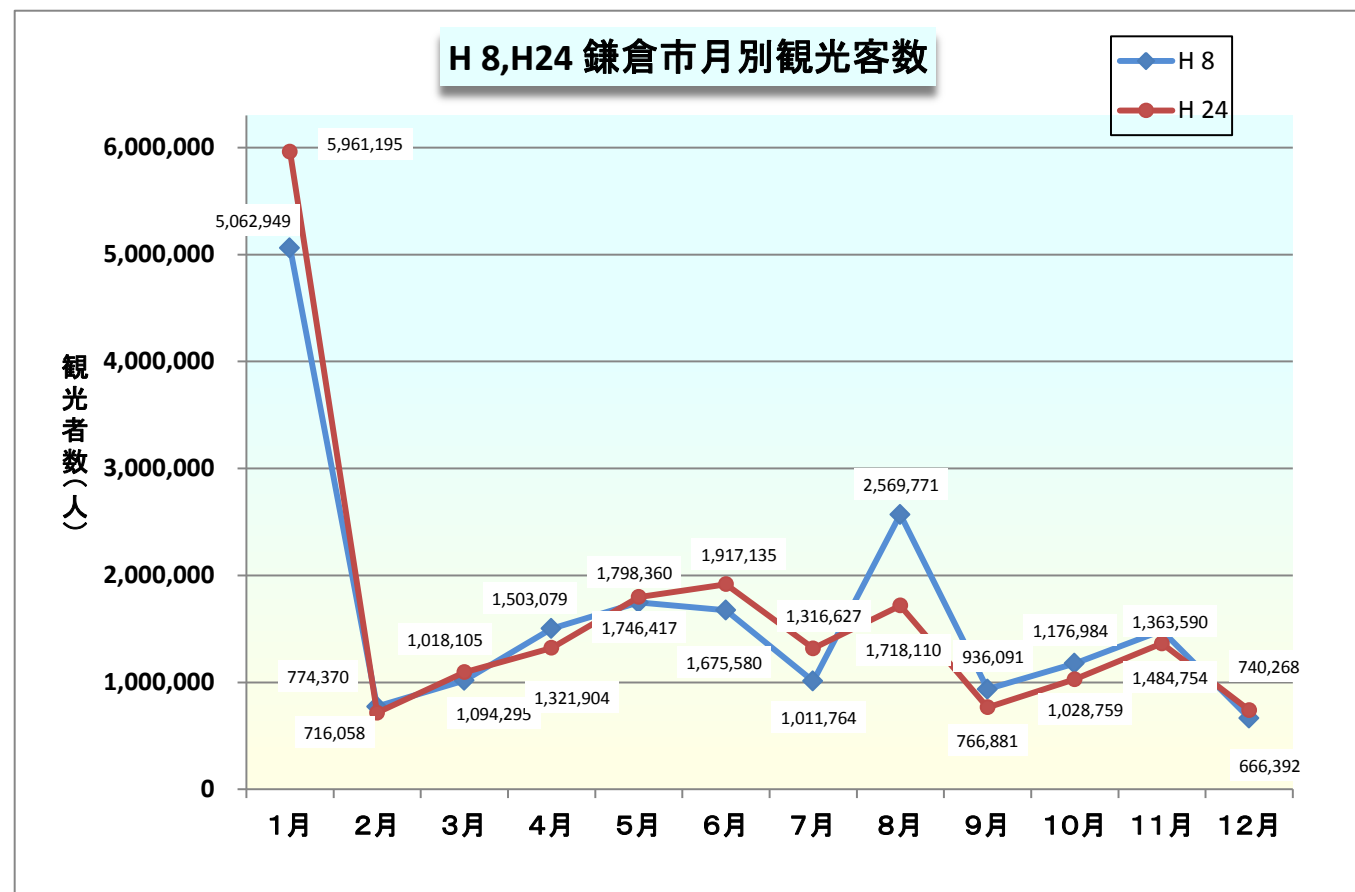


来訪者アンケートによる観光客の交通手段 (回答者: 各月 100 人)



※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
円覚寺	427	369	48	1	7	1	1
銭洗い弁財天	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
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
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%
銭洗い弁財天	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、銭洗い弁財天、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%