

鎌倉市交通計画検討委員会

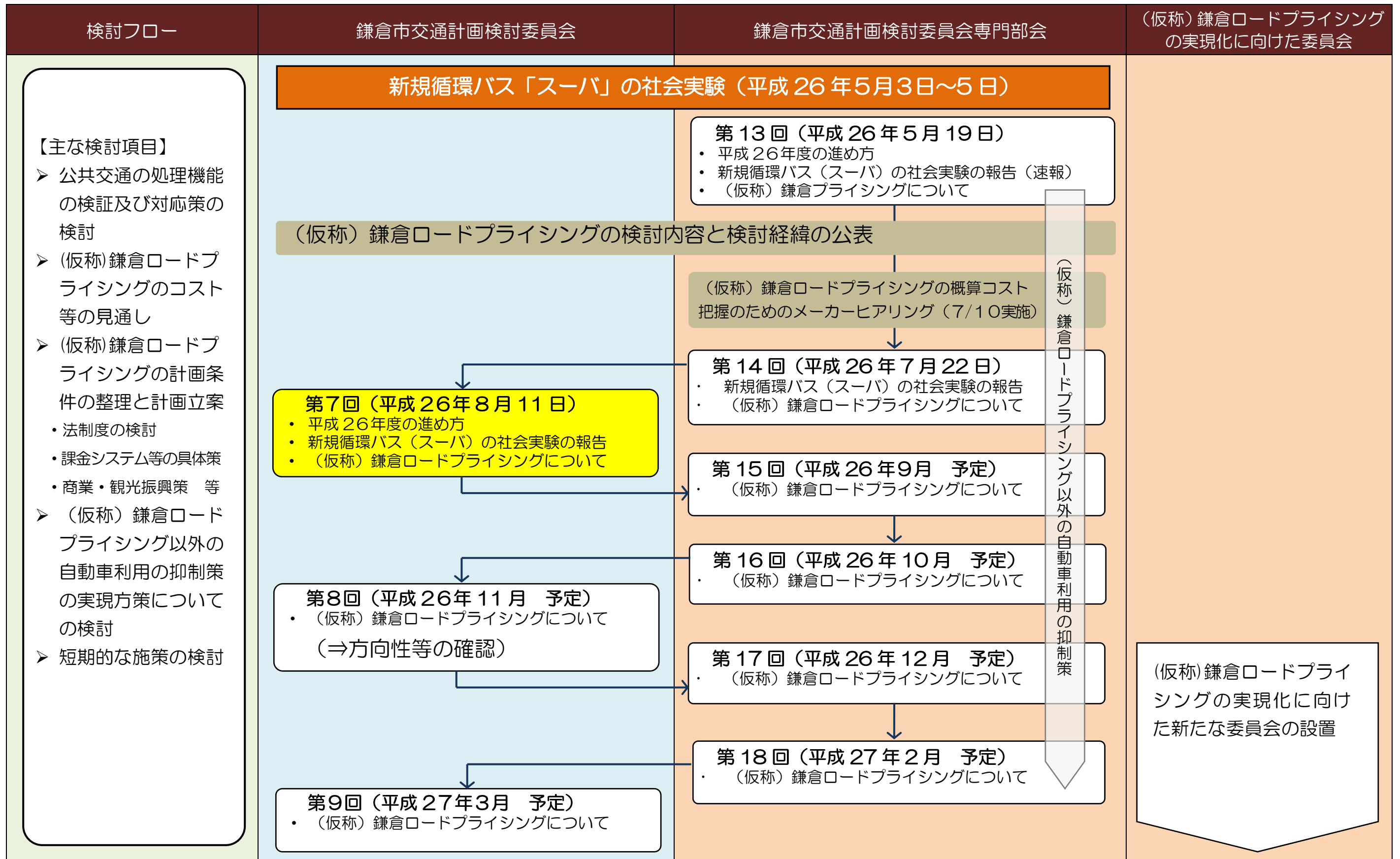
【第7回】

(目 次)

1. 平成26年度の進め方.....	1
2. 本日の進め方.....	2
3. 新規循環バスの社会実験について.....	3
4. (仮称) 鎌倉ロードプライシングについて.....	8
(1) スケジュール(案).....	8
(2) 検討課題に対する検討委員会の役割.....	9
(3) 前回委員会以降の主な検討課題に関する専門部会での主な議論.....	10
(4) (仮称) 鎌倉ロードプライシングの基本的な考え方.....	11
(5) 課金の対象について.....	14
5. (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の交通渋滞を解消させる自動車利用の抑制策の検討 ...	17
(1) 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.....	17
(2) パーク&ライド拡充の検討.....	18

平成26年8月11日(月)

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. 本日の進め方

議題1：新規循環バスの社会実験について

■社会実験の結果や効果、課題について報告し、実施に向けた課題を議論します。

(詳細は別紙資料2)

議題2：(仮称) 鎌倉ロードプライシングについて

第13回、14回専門部会では

平成26年5月30日：(仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討内容と検討経緯の公表(専門部会・素案)を行いました。

平成26年7月10日：概算費用算出に関するメーカーヒアリングを実施しました。

⇒(仮称) 鎌倉ロードプライシングが技術的に可能であり、概算費用等を把握しました。

以上のことから、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討を進めることを再確認し、実現の可能性について議論をしています。

■本日は、第6回鎌倉市交通計画検討委員会以降、専門部会で議論され、一定の方向性が確認された次の内容について議論します。

論点

- ①(仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金の一部を、商業・観光振興に充てる”おもてなし”の考え方に対し、公共交通への転換方策や歩行環境の充実に充てること
- ②「市民と来訪者の課金額は異なること」や「土日祝日の交通渋滞時に課金する」などの課金のこと

■(仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の交通渋滞を解消させる自動車利用の抑制策については、主に次の方策について検討を進めており、現在の状況を報告します。

- ①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
- ②パーク&ライド拡充の検討

3. 新規循環バスの社会実験について

◆実験の目的

鎌倉市の交通渋滞が著しい特異日において、公共交通の利用促進に向けた社会実験を実施し、導入効果、課題を検証することを目的とします。

◆実験期間

平成26年5月3日(土)～5日(月)の3日、10時から17時です。

◆新規循環バスの運行

項目	内容
事業形態	道路運送法第4条(一般乗合旅客自動車運送事業)
運行期間	平成26年5月3日(土)～5日(月)(3日間)
車両	中型バス(運転手を除く定員54人程度)5台(前面幕あり)
運行形態	鎌倉駅からハイランドまでは在来の路線バスのバス停を活用し、ハイランドから鎌倉駅までは急行運行
便数・ダイヤ	1日19便、10時から17時まで(右上表参照)
運行ルート	下図参照
バス停	在来のバス停を使用し、坂上バス停のみ実験時仮設バス停を追加 鎌倉駅3番乗り場を使用(三菱東京UFJ銀行前)
運賃	在来の路線バス同様に距離帯運賃(右下表参照) 後方扉から乗車し、前方扉で降車(運賃降車払い) 現金、ICカード、定期券、回数券使用可能、鎌倉フリー環境手形は区 間内は使用可能
走行環境の向上	公共車両優先システム(PTPS)の導入、誘導員の配置

新規循環バス運行予定時刻表

停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便
鎌倉駅	10:00	10:20	10:40	11:00	11:20	11:40	12:00	12:20	12:40	13:00	13:20	13:40	14:00	14:20	14:40	15:00	15:20	15:40	16:00
若宮大路	10:01	10:21	10:41	11:01	11:21	11:41	12:01	12:21	12:41	13:01	13:21	13:41	14:01	14:21	14:41	15:01	15:21	15:41	16:01
八幡宮	10:02	10:22	10:42	11:02	11:22	11:42	12:02	12:22	12:42	13:02	13:22	13:42	14:02	14:22	14:42	15:02	15:22	15:42	16:02
大学前	10:04	10:24	10:44	11:04	11:24	11:44	12:04	12:24	12:44	13:04	13:24	13:44	14:04	14:24	14:44	15:04	15:24	15:44	16:04
岐れ道	10:05	10:25	10:45	11:05	11:25	11:45	12:05	12:25	12:45	13:05	13:25	13:45	14:05	14:25	14:45	15:05	15:25	15:45	16:05
杉本観音	10:07	10:27	10:47	11:07	11:27	11:47	12:07	12:27	12:47	13:07	13:27	13:47	14:07	14:27	14:47	15:07	15:27	15:47	16:07
浄明寺	10:08	10:28	10:48	11:08	11:28	11:48	12:08	12:28	12:48	13:08	13:28	13:48	14:08	14:28	14:48	15:08	15:28	15:48	16:08
青砥橋	10:09	10:29	10:49	11:09	11:29	11:49	12:09	12:29	12:49	13:09	13:29	13:49	14:09	14:29	14:49	15:09	15:29	15:49	16:09
泉水橋	10:10	10:30	10:50	11:10	11:30	11:50	12:10	12:30	12:50	13:10	13:30	13:50	14:10	14:30	14:50	15:10	15:30	15:50	16:10
ハイランド入口	10:11	10:31	10:51	11:11	11:31	11:51	12:11	12:31	12:51	13:11	13:31	13:51	14:11	14:31	14:51	15:11	15:31	15:51	16:11
ハイランド坂下	10:12	10:32	10:52	11:12	11:32	11:52	12:12	12:32	12:52	13:12	13:32	13:52	14:12	14:32	14:52	15:12	15:32	15:52	16:12
東泉水	10:13	10:33	10:53	11:13	11:33	11:53	12:13	12:33	12:53	13:13	13:33	13:53	14:13	14:33	14:53	15:13	15:33	15:53	16:13
坂上	10:15	10:35	10:55	11:15	11:35	11:55	12:15	12:35	12:55	13:15	13:35	13:55	14:15	14:35	14:55	15:15	15:35	15:55	16:15
ハイランド	10:17	10:37	10:57	11:17	11:37	11:57	12:17	12:37	12:57	13:17	13:37	13:57	14:17	14:37	14:57	15:17	15:37	15:57	16:17
鎌倉駅	10:50	11:10	11:30	11:50	12:10	12:30	12:50	13:10	13:30	13:50	14:10	14:30	14:50	15:10	15:30	15:50	16:10	16:30	16:50

新規循環バス運賃表

	鎌倉駅	若宮大路	八幡宮	大学前	岐れ道	杉本観音	浄明寺	青砥橋	泉水橋	ハイランド入口	ハイランド坂下	東泉水	坂上	ハイランド	鎌倉駅
現金・回数券	180円	175円	180円	180円	180円	180円	180円	180円	180円	180円	180円	180円	180円	180円	230円
交通系ICカード	175円	175円	175円	175円	175円	175円	175円	175円	175円	175円	175円	175円	175円	175円	227円

図. 新規循環バスの運行ルート図



◆天候等

■5月3日(土)、5月4日(日):晴天、5月5日(月):曇ときどき雨、早朝に地震あり

◆利用者数

■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5月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30.5人の利用がありました。 ※市民モニターを除く
 ■鎌倉駅での利用が最も多く、次いで浄明寺、ハイランドの順になっています。

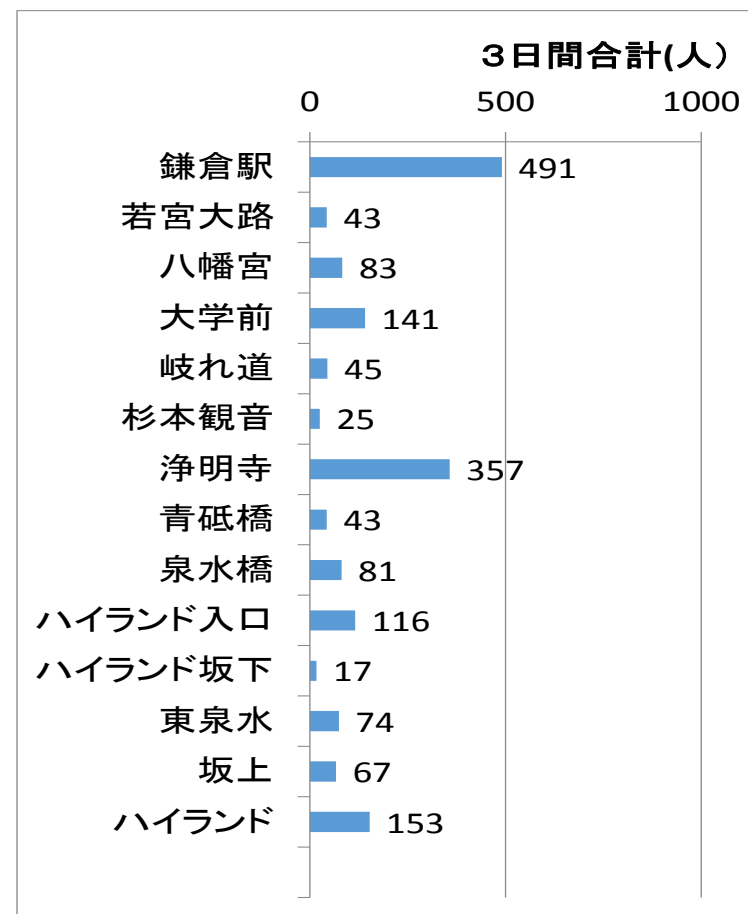
乗車人数

実施日	乗車数 (人) A	便数 (便) B	1便当り 乗車数 (人/便) A/B	鎌倉駅で乗 降り(一周 利用) (人) D	一周利用 を除く 乗車数 (人) 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

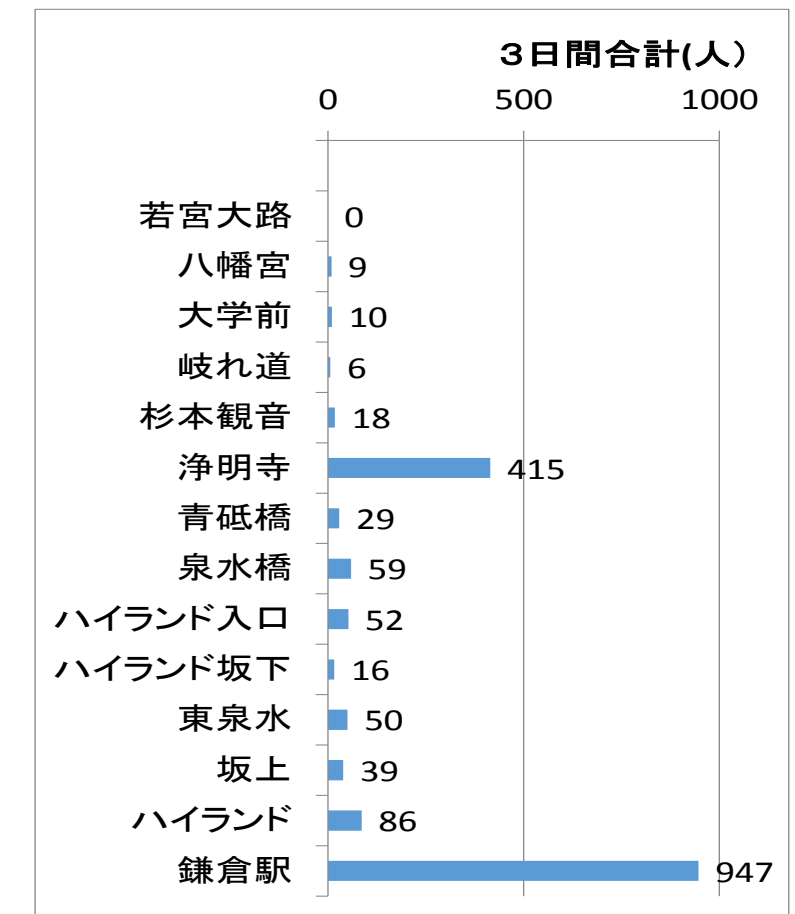
配付状況(3日間合計)

	配付数	回収数	回収率
一般利用者	745	410	55%
市民モニター	25	19	76%
合計	770	429	56%

乗車人数



降車人数



運行状況



バス停での時間表示(4日泉水橋バス停)



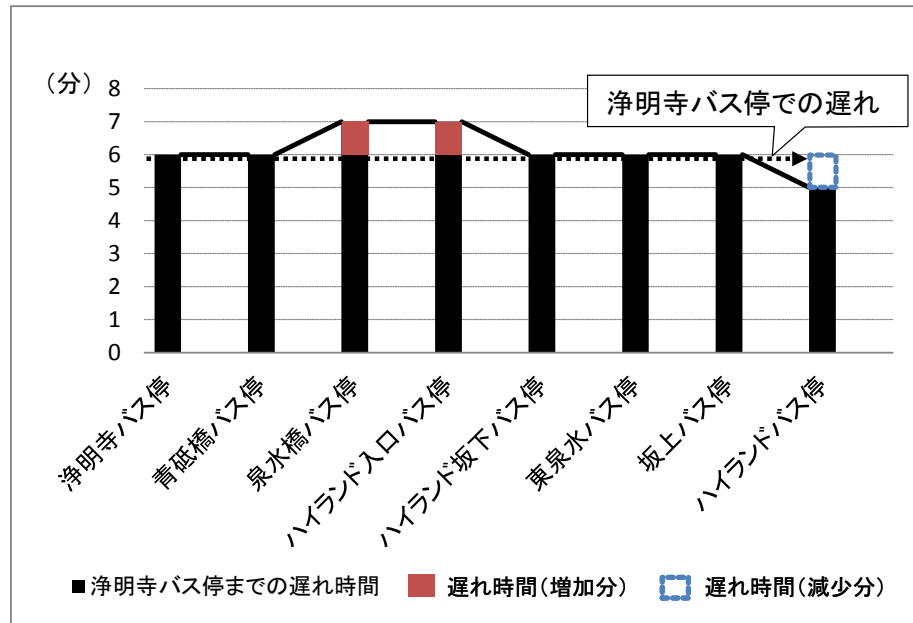
車内の様子(4日)

◆新規循環バスの定時性、速達性の向上効果

①新規循環バスの定時性の向上

- 社会実験を行った3日間とも、浄明寺バス停で平均5分～8分到着が遅れましたが、それ以降のバス停では遅れがほとんど生じていません。
- 鎌倉駅東口への平均到着時間は、3日間平均で11分早いです。

新規循環バスにおけるバス停別到着時刻の平均遅れ時間



	バス停到着時刻の平均遅れ時間 (分)			
	5月3日	5月4日	5月5日	3日間平均
鎌倉駅東口 (発車)	0	0	0	0
浄明寺バス停	5	8	6	6
青砥橋バス停	5	8	6	6
泉水橋バス停	5	8	6	7
ハイランド入口バス停	6	8	6	7
ハイランド坂下バス停	5	8	6	6
東泉水バス停	5	8	6	6
坂上バス停	4	8	6	6
ハイランドバス停	3	7	5	5
鎌倉駅東口 (到着)	-15	-7	-11	-11

※マイナスの値は時刻表より早く着いた時間
赤色はチェックポイント

②新規循環バスの速達性の向上

- 3日間平均の結果をみると、ハイランド入口バス停から東泉水バス停の間は、新規循環バスの方が鎌倉駅までの距離は長いものの、鎌倉駅までの所要時間が早く、速達性が高いです。(例えば、東泉水バス停では新規循環バスの方が4分早い)
- 鎌倉駅までの平均旅行速度は、全てのバス停において、新規循環バスの方が2～7km/h速いです。

新規循環バスと在来路線バスの鎌倉駅までの平均所要時間、平均旅行速度の比較

鎌倉駅までの平均所要時間

バス停	鎌倉駅までの距離 (m)		鎌倉駅までの平均所要時間 (分)									
	新規循環バス	在来路線バス	5月3日		5月4日		5月5日		3日間平均			
			新規循環バス	在来路線バス	新規循環バス	在来路線バス	新規循環バス	在来路線バス	新規循環バス(A)	在来路線バス(B)	差(A-B)	
八幡宮前交差点	7,072	745	29	5	34	6	31	5	31	5	26	
岐れ路交差点	6,398	1,419	25	9	30	16	28	11	28	12	16	
浄明寺バス停	5,519	2,298	22	14	26	23	24	16	24	18	6	
青砥橋バス停	5,219	2,598	21	16	25	24	23	17	23	19	4	
泉水橋バス停	4,921	2,896	20	18	24	25	22	18	22	20	2	
ハイランド入口バス停	4,673	3,144	18	19	23	25	21	19	21	21	★ 0	
ハイランド坂下バス停	4,474	3,343	18	20	22	26	20	19	20	22	-2	
東泉水バス停	4,043	3,774	17	21	21	28	19	21	19	23	-4	
坂上バス停	3,461	3,973	15	22	20	28	18	21	17	24	-7	
ハイランドバス停	3,377		14		18		16		16			

※黄色は、鎌倉駅までの到着時間が早い方

★は四捨五入の関係上、差がゼロとなっているが、実際は新規循環バスの方が所要時間が早い

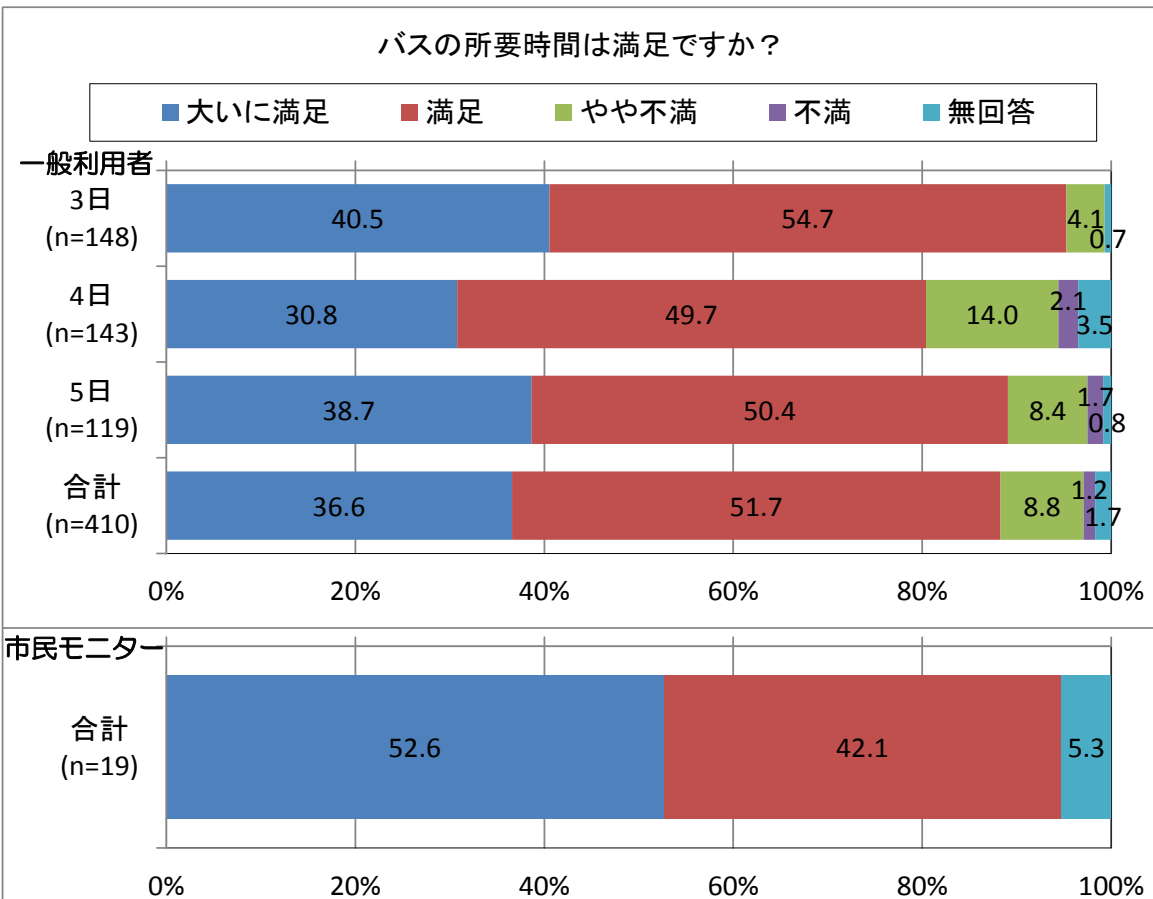
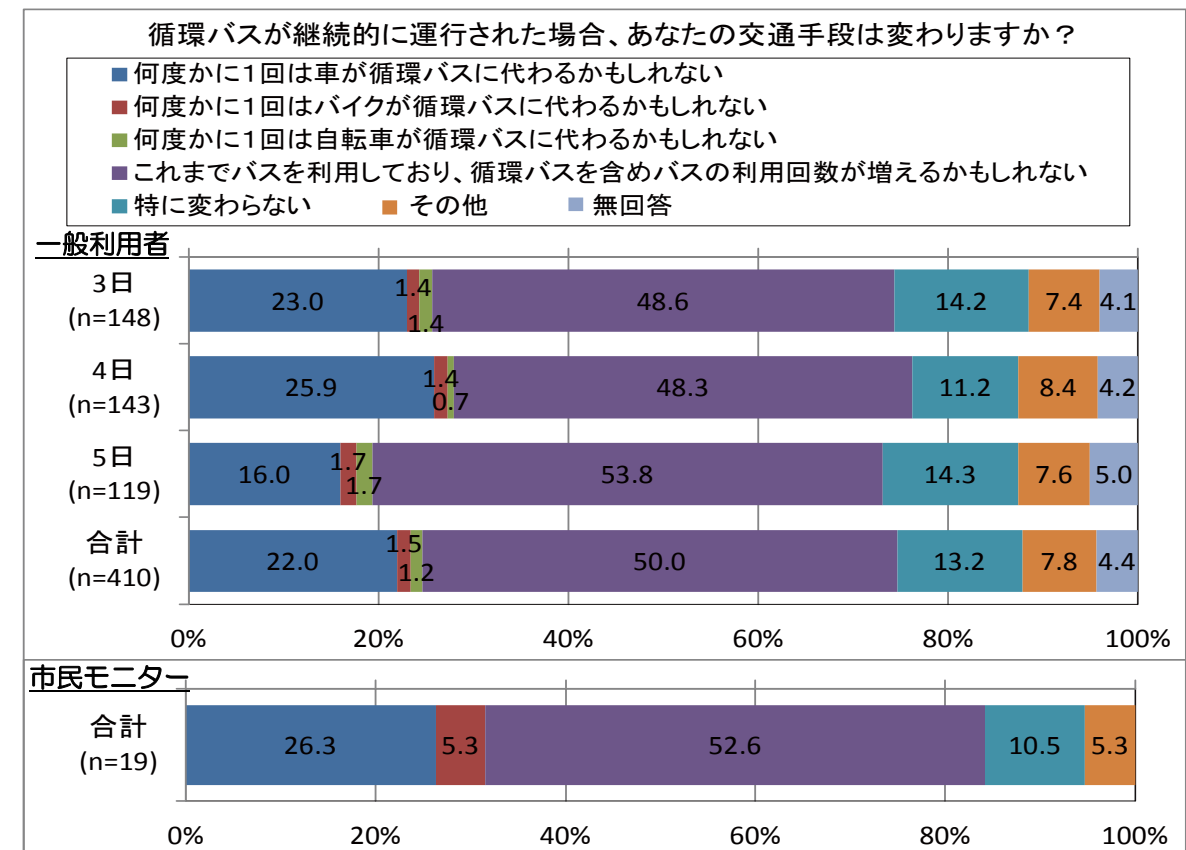
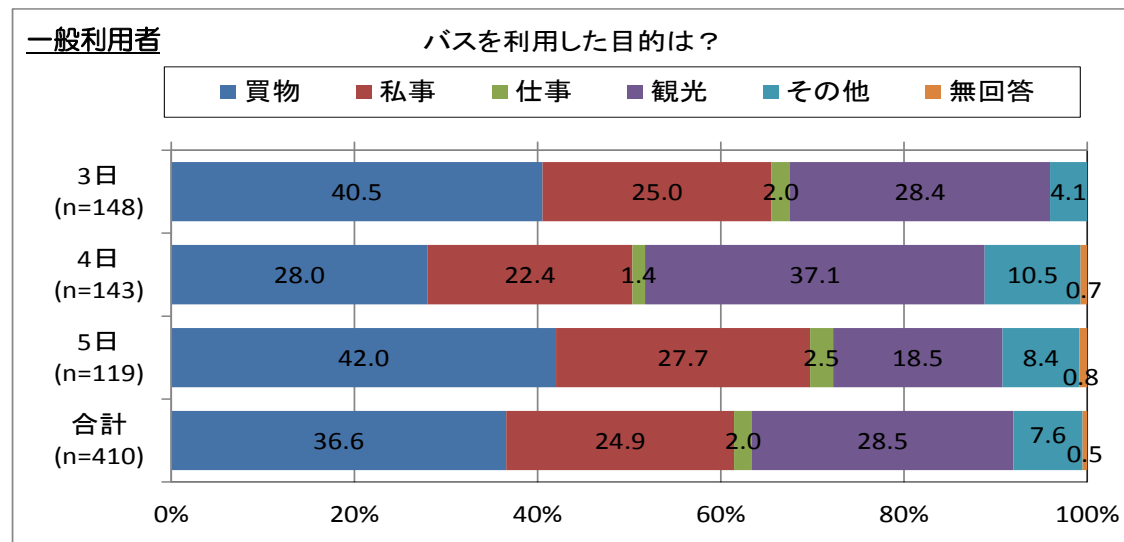
鎌倉駅までの平均旅行速度

バス停	鎌倉駅までの距離 (m)		鎌倉駅までの平均旅行速度 (km/h)									
	新規循環バス	在来路線バス	5月3日		5月4日		5月5日		3日間平均			
			新規循環バス	在来路線バス	新規循環バス	在来路線バス	新規循環バス	在来路線バス	新規循環バス(A)	在来路線バス(B)	差(A-B)	
八幡宮前交差点	7,072	745	15	9	12	7	14	9	14	9	5	
岐れ路交差点	6,398	1,419	15	9	13	5	14	8	14	7	7	
浄明寺バス停	5,519	2,298	15	10	13	6	14	9	14	8	6	
青砥橋バス停	5,219	2,598	15	10	13	6	14	9	14	8	5	
泉水橋バス停	4,921	2,896	15	10	12	7	13	10	13	9	5	
ハイランド入口バス停	4,673	3,144	16	10	12	8	13	10	13	9	4	
ハイランド坂下バス停	4,474	3,343	15	10	12	8	13	11	13	9	4	
東泉水バス停	4,043	3,774	14	11	12	8	13	11	13	10	3	
坂上バス停	3,461	3,973	14	11	10	9	12	11	12	10	2	
ハイランドバス停	3,377		14		11		13		13			

※黄色は、鎌倉駅までの平均旅行速度が早い方

◆新規循環バス利用者アンケート調査結果

- 新規循環バスの利用目的では、「買物」、「私事」、「仕事」といった利用は合わせて 63.5%であり、「観光」の 28.5%を上回っています。鎌倉駅までの移動のしやすさを高める効果が得られた一方で、鎌倉駅で乗車して浄明寺で降りるなどの観光目的の利用もあり、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、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。
- 新規循環バスの目的地までの所要時間の満足度は、各バス停から鎌倉駅までの所要時間の表示を行ったこともあり、一般利用者では 88.3%、市民モニターでは 94.7%と、非常に高いです。
- 新規循環バスの今後の利用意向に関する結果から、バスの利用促進に効果的であることに加え、車から公共交通への転換も期待されます。



◆公共車両優先システム (Public Transportation Priority System) の効果

- 新規循環バス (PTPS 対象) と既存の路線バス (PTPS 非対象) の八幡宮前交差点から明石橋交差点までの各実験日の平均所要時間の差を比較すると、PTPS 対象が約 50 秒であったのに対し、PTPS 非対象は約 2 分であり、PTPS 対象の定時性が向上しました。
- 八幡宮前交差点から明石橋交差点の通過時間を比較すると、PTPS 対象の方が 4 日 (土) の平均値で約 2 分早いです。特に、浄明寺から明石橋交差点間の通過時間は、PTPS 対象が最大で 4 分早いです。

※公共車両優先システム (以下、「PTPS」と表記)

PTPS 位置図



区間別時間帯別平均通過時間 (5月4日 (日))

差分: 新規循環バス(PTPS対象) - 既存路線バス(PTPS非対象)

5月4日	八幡宮前-岐れ路	岐れ路-浄明寺	浄明寺-明石橋
10時	0:00:20	0:01:20	0:02:10
11時	0:00:09	0:00:25	0:01:55
12時	0:00:24	0:00:34	0:04:11
13時	0:00:04	0:00:52	0:01:58
14時	0:01:00	0:01:57	0:01:53
15時	0:00:30	0:01:28	0:01:05
16時	0:04:31	0:02:18	0:03:28
平均	0:00:08	0:00:12	0:02:08

※青色塗りつぶしは新規循環バス(PTPS対象)の方が早いもの

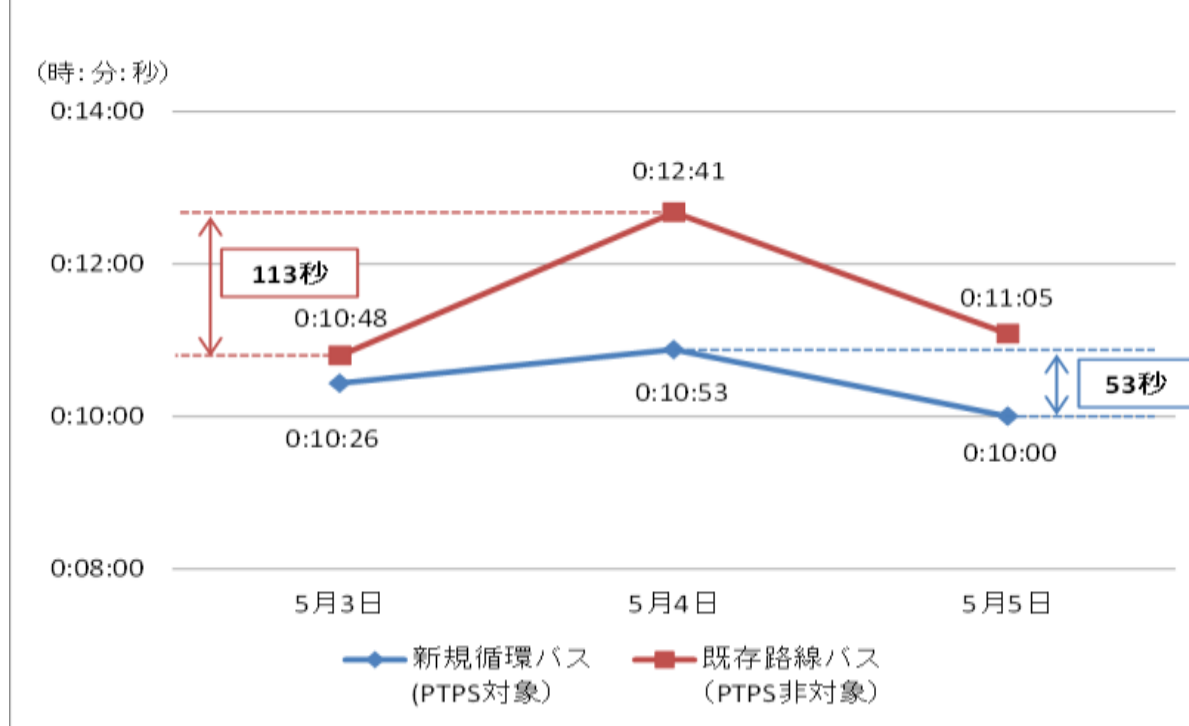
八幡宮前交差点-明石橋交差点の平均所要時間

新規循環バス (PTPS対象)	0:10:53
既存路線バス (PTPS非対象)	0:12:41
差分	-1分48秒

◆新規循環バスの本格運行に向けた課題

- 久木踏切において、交通誘導員を配置しましたが、本格運行にあたっては、交通誘導員の経費が課題となることから、交通誘導員に代わり踏切の道路改良が必要となります。併せて、逗子市やJRの協力を得ることが課題となります。
- バス事業者においては、専用の中型バスや運転手の確保が課題です。
- バス停までの到着時間に加え、鎌倉駅までの所要時間情報を提供するための施設整備とその費用負担が課題となります。

八幡宮前交差点-明石橋交差点の平均所要時間 (単位: 時:分:秒)



4. (仮称) 鎌倉ロードプライシングについて

(1) スケジュール(案)(第6回委員会資料再掲)

※最短で進んだ場合のシミュレーション

項目	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度以降	
	計画		実施計画	社会実験		
20の施策の再検討 (短期的な施策)	→ 短期施策は準備が整い次第実施					
(仮称) 鎌倉ロードプライシング	計画の検討	→				
	商業・観光振興策の検討	→				
	効果・影響検討	→				
	課金システム等の具体的な検討	メーカーヒアリング				
	法制度の検討	法定外目的税等の条例化に向けた協議・課題整理		条例制定 国の承認		
合意形成	市民の広報活動とコミュニケーション	情報提供・個別意見交換	説明会・タウンミーティング等	社会実験説明会	市民宣言	社会実験ミーティング
	関係機関	→				
社会実験			計画検討	準備	実施	効果検証
体制	検討委員会	→				
	専門部会	→				
	(仮称) 鎌倉ロードプライシング実施に関する委員会(国・県)	→				

効果と影響を見ながら、本格導入に向け社会実験を更新する

平成32年東京オリンピック開催時には渋滞の無い鎌倉地域を目指す

(2) 検討課題に対する検討委員会の役割

■：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
(1) 法制度面の検討	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	(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"> (仮称) 鎌倉ロードプライシングの名称の検討が必要です。 	専門部会で候補を集め検討し、 検討委員会 で選定します。
(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"> 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。 ⇒11～13 頁参照 	専門部会で議論した結果を 検討委員会 で確認します。
(4) 課金の詳細検討	イ) 対象エリア	⇒14～16 頁参照
	ロ) 対象日時	
	ハ) 対象者	
	ニ) 課金額	
(5) 課金方法の検討	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	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。
(6) 合意形成	<ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>①市民 ②事業者 ③交通事業者 ④駐車場事業者 ⑤国 ⑥道路管理者（神奈川県） 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</p>	鎌倉市が対応します。
(7) 20 の施策の検討	<ul style="list-style-type: none"> (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&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、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。 	専門部会で議論した結果を 検討委員会 で確認します。
(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"> 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。 	専門部会で議論した結果を 検討委員会 で確認します。

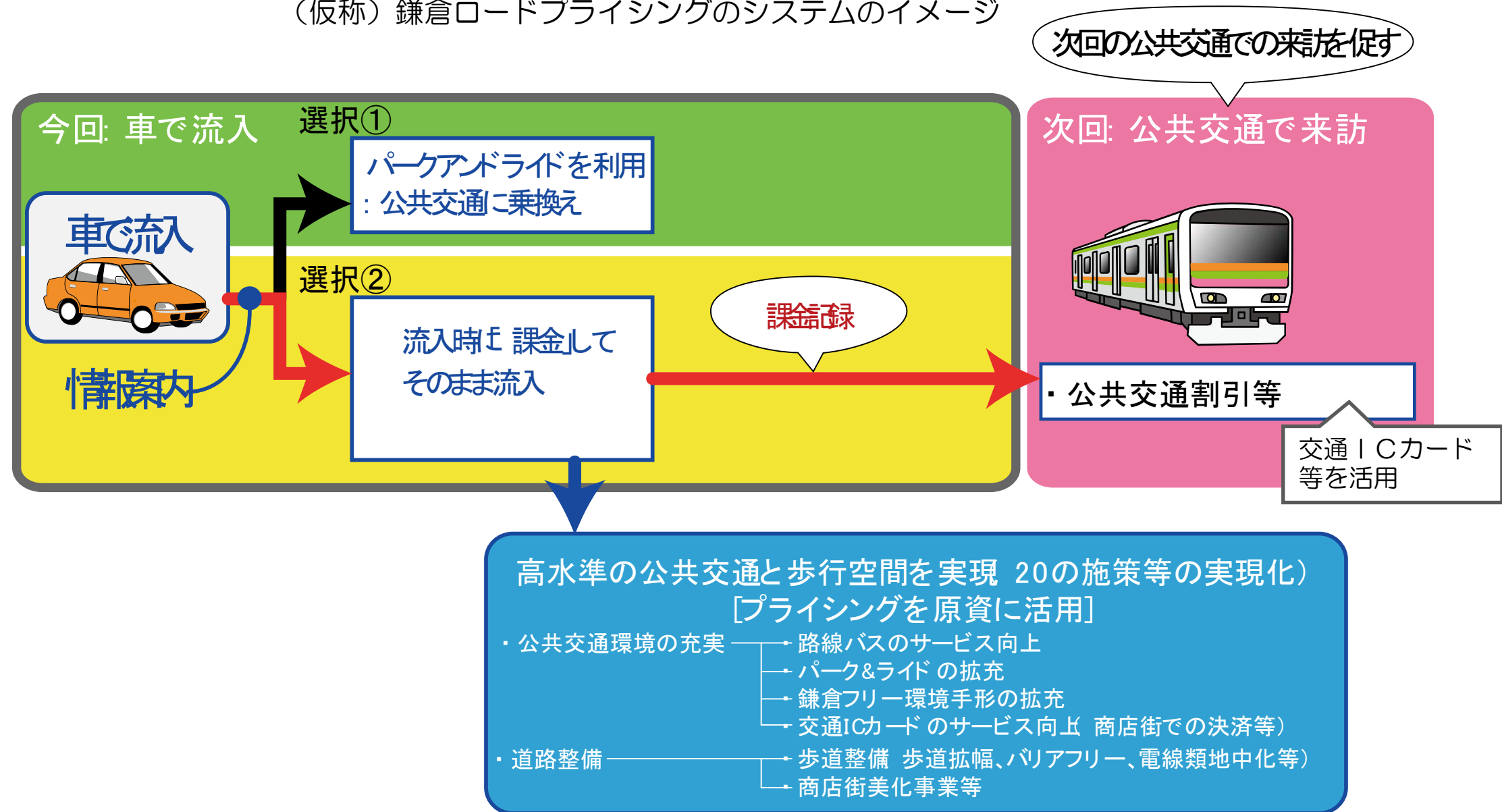
(3) 前回委員会以降の主な検討課題に関する専門部会での主な議論

鎌倉市交通計画 検討委員会専門部会	主な検討課題	主な意見	対応
<p>第 13 回 (平成 26 年 5 月 19 日)</p>	<p>(仮称) 鎌倉ロードプライシングの基本的な考え方の検討</p>	<p>鎌倉地域で買い物した車に課金の一部を返還することについては、合意形成が困難。</p>	<p>商業者に負担を掛けないような取り組みを、さらに検討します。</p>
	<p>課金の詳細検討</p>	<p>緊急車両や公共性のある車両、交通弱者に対する配慮が必要。</p>	<p>「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、公表することとしました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 対象日は 1 年間で 50～120 日程度の土日祝日を基本に検討します。 ・ 課金対象は、市民と来訪者は分けて検討します。 ・ 市民の負担額は、来訪者の 0～1 割程度の負担を検討します。 ・ その他課金について検討します。
		<p>お彼岸のお墓参りの車両への配慮が必要。</p>	
		<p>1 台の観光バスで 50 人来たら、課金されないなどの工夫が必要。</p>	
		<p>市民は課金されると反対するのでは。</p>	
<p>(仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の施策の検討</p>	<p>駐車場の料金を少し高めに設定し、公共交通で来た人に特典を付ける。</p>	<p>(仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の施策の検討については継続的に検討します。</p>	
	<p>パーク&ライドを充実させる。</p>		
<p>第 14 回 (平成 26 年 7 月 22 日)</p>	<p>(仮称) 鎌倉ロードプライシングの基本的な考え方の検討</p>	<p>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」は説得力がある。</p>	<p>(仮称) 鎌倉ロードプライシングの基本的な考え方を、さらに検討します。</p>
	<p>(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実施年数(新たな検討課題の提起)</p>	<p>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。</p>	<p>(市の考え方) 鎌倉地域の道路整備等は、歴史環境の保全など様々な制約を抱えているため、短期的に整備することは困難な状況であり、施策の実施年数を定めることは考えていません。</p>
		<p>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。</p>	

(4) (仮称) 鎌倉ロードプライシングの基本的な考え方 (課金の目的や用途は?)

- (仮称) 鎌倉ロードプライシングの目的は、住宅地と観光地が共存する鎌倉地域の交通渋滞の解消及び市民が安全安心に暮らせる環境の回復です。(交通渋滞が解消することにより、移動時間の短縮、環境負荷の低減、交通安全、緊急車両の到達時間の短縮、バスの定時性や速達性の向上などが期待されます。)
- 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に、課金の一部を公共交通の割引等に充てることが考えられます。
- 自動車から公共交通に転換した場合の割引は、課金した際の「課金記録」を活用することを考えています。
- 当初検討を進めていた商業・観光振興として、課金費用の一部を買物割引に充てることについては、商業者等の事務処理の手間による負担が大きいことから、各店舗に負担が掛からない方法で、街路灯、カラー舗装など商店街美化事業の推進や、交通ICカードによる支払い支援等を検討します。

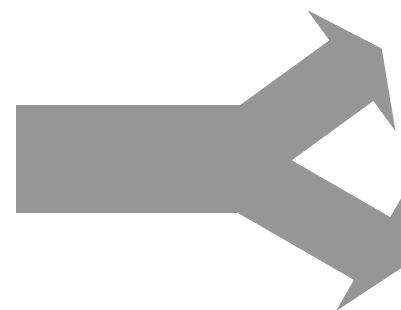
(仮称) 鎌倉ロードプライシングのシステムのイメージ



◆次回公共交通での来訪を促すシステムのイメージ（次回公共交通での来訪をどのように促すのか？）



次回来訪時



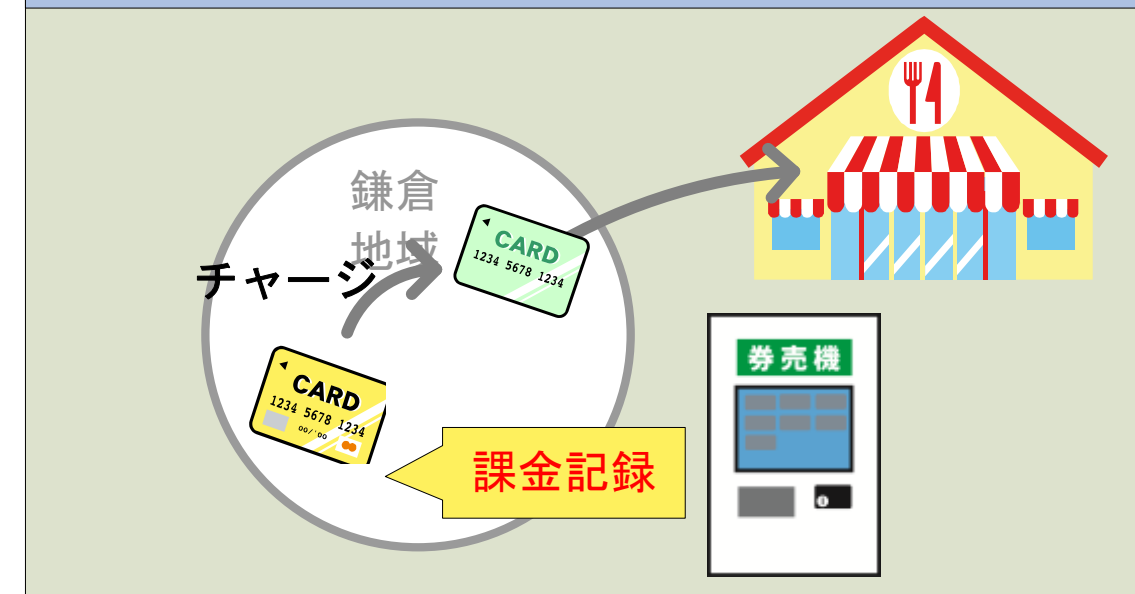
カード内の課金記録を確認し、交通ICカードにチャージ

平成〇年10月10日

①公共交通の運賃に、交通ICカードを利用

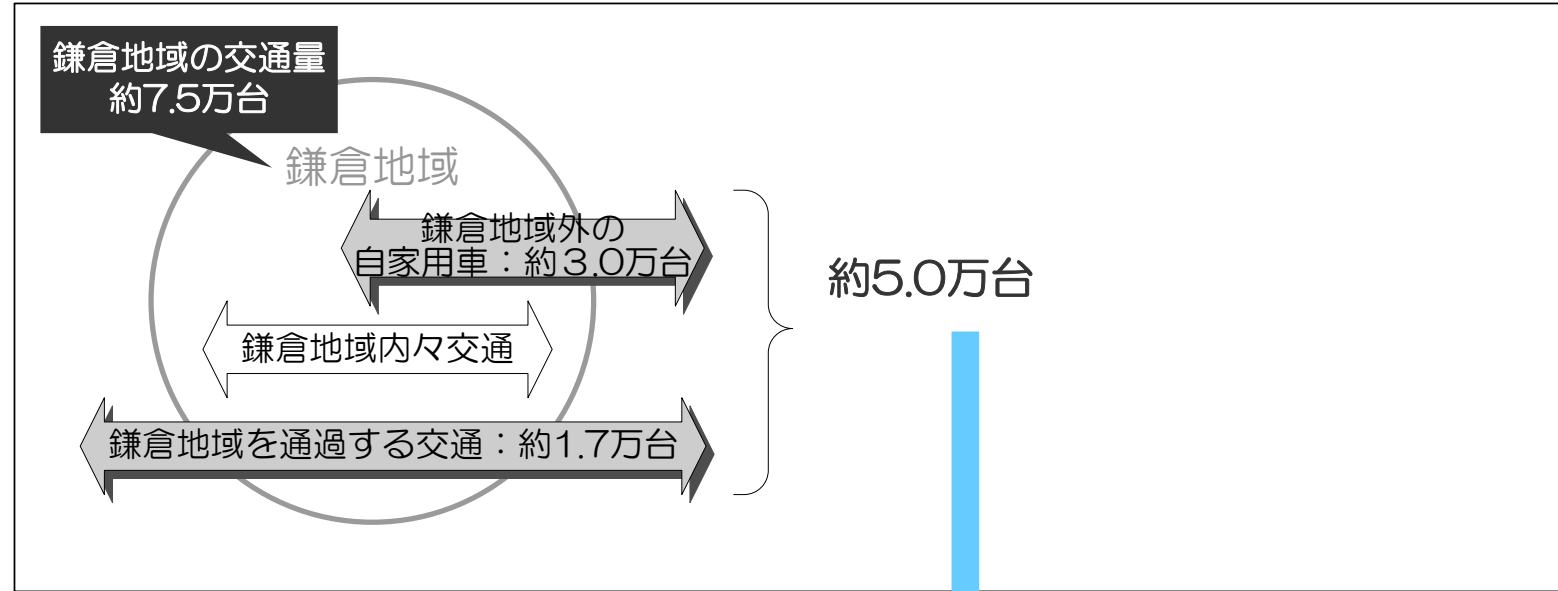


②店舗の支払いの際に、交通ICカードを利用

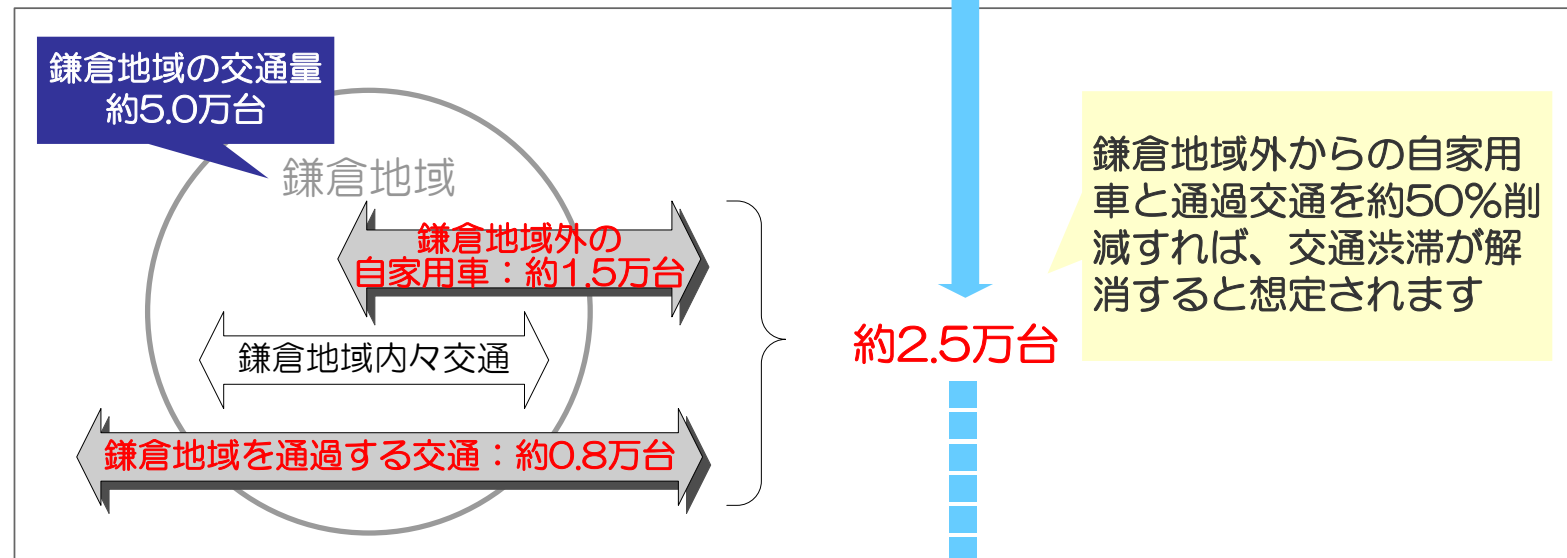


(仮称) 鎌倉ロードプライシングに係る交通量等の整理 (自動車から転換する来訪者を公共交通で対応できるか?)

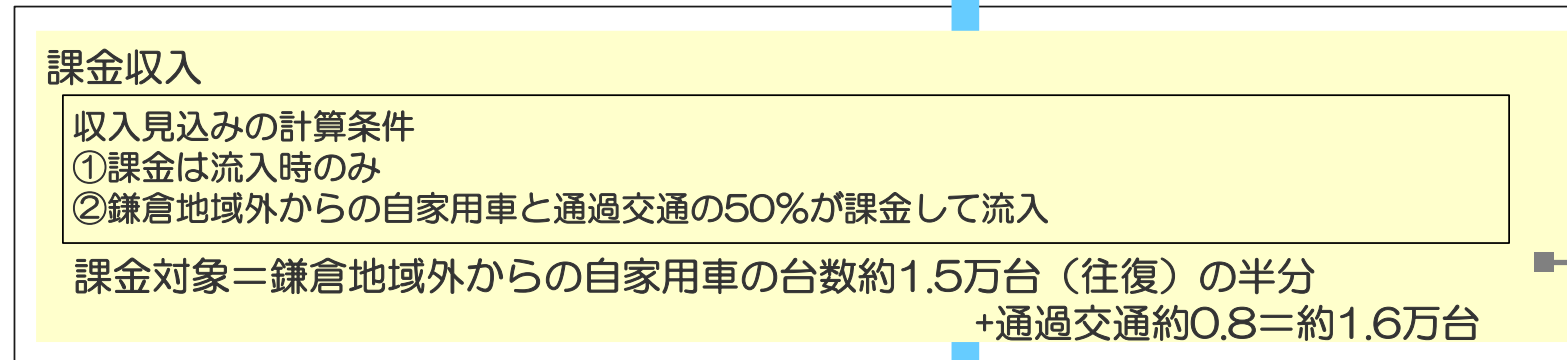
【鎌倉地域の交通量】



【鎌倉地域の交通渋滞を解消させるための交通量】



【(仮称) 鎌倉ロードプライシングによる課金対象車両 (試算)】



約1.6万台

【公共交通の容量検証】

約1.5万台(往復)の半分の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)

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です

公共交通への転換は十分可能と考えられます

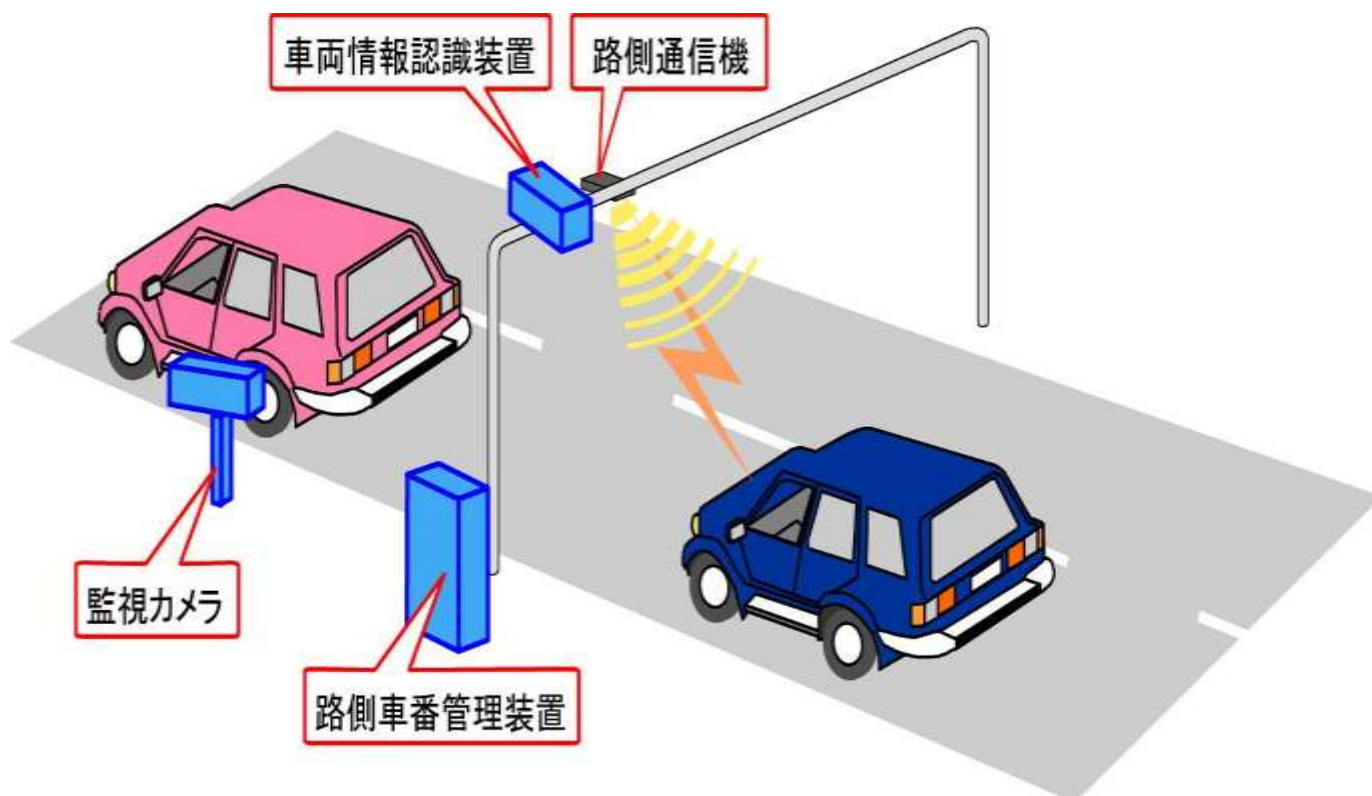
※江ノ電は、特異日では鎌倉駅で入場規制による行列が発生しますが、その他の日は、これ程の混雑は起きていない状況。機能としては、自動車の代替交通というよりも、観光施設(アトラクション)としての意味合いもあると考えられます
このため、江ノ電沿線に住んでいる人の代替交通手段として、交通渋滞の解消を図り定時性、速達性に優れた路線バス等の確保が必要と考えられます

(5) 課金の対象について（課金は誰を対象にどのように行うのか？）

- （仮称）鎌倉ロードプライシングは、1年を通して実施するものではなく、著しい交通渋滞が発生し、実施効果が高い、年間50日～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を想定して検討を行います。
 - 課金額については、日常生活に利用する市民と、来訪者を同額にすることは考えず、市民の負担については、市民と来訪者の道路の利用頻度の違いを考慮し、来訪者に比べ0～1割程度の負担※（次頁参照）を想定して検討を進めています。
- 「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」より

■市民と来訪者等で異なる課金体系の運用は、ETC等の活用と、事前登録により対応することを基本に、今後検討を進めます。

市民と来訪者の異なる課金額に対する課金方法 <<メーカーからの提案を踏まえた一例>>



	市民	来訪者
ETC 対応車	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民は事前登録し、路側車番管理装置にデータを蓄積します。 ● 車両情報認識装置が、市民、来訪者を判別します。 ● 路側通信機により流入時に来訪者に比べ0～1割程度課金します。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両情報認識装置が、市民、来訪者を判別します。 ● 路側通信機により流入時に課金します。 ● 次回来訪時に、課金記録から、公共交通の利用時等に還元します。
ETC 非対応車 交通渋滞を悪化させないために、スムーズな流入を確保します	<ul style="list-style-type: none"> ● 事前又は移動途中に決済します。（推進するため料金割引等を実施） ● 上記以外は、車両情報認識装置が事前決済していない車両を認識し、監視カメラで撮影、請求書を郵送します。 ● 請求書に応じ管理組織等で課金します。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事前又は移動途中に決済します（推進するため料金割引等を実施） ● 上記以外は、車両情報認識装置が事前決済していない車両を認識し、監視カメラで撮影、請求書を郵送します。 ● 請求書に応じ管理組織等で課金します。 ● 次回来訪時に、課金記録から、公共交通の利用時等に還元します。

市民の課金額の考え方の整理（市民と来訪者の課金をどのような考えで分けるのか？）

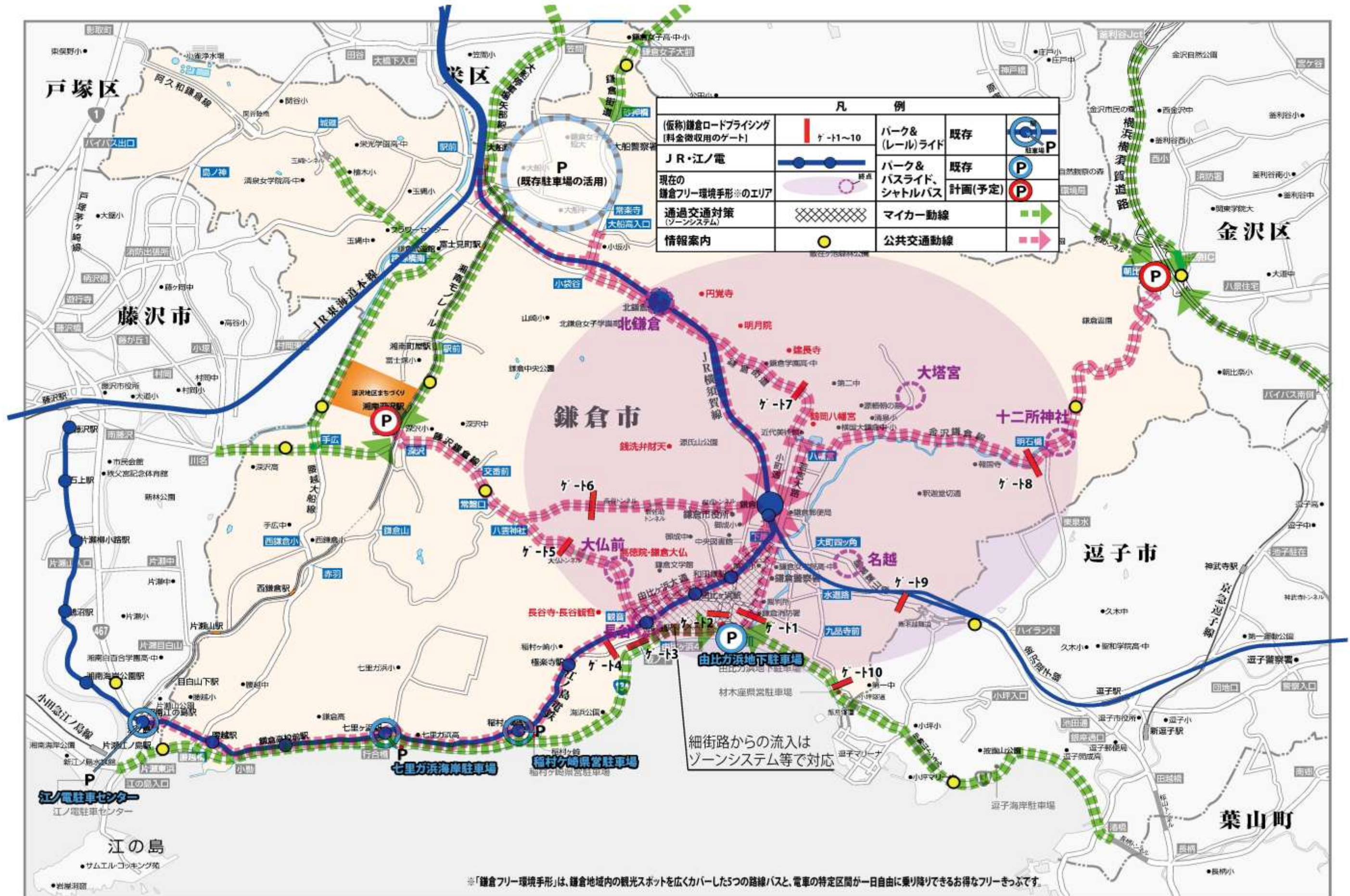
《市民と来訪者の課金を検討する上での道路利用の条件整理》

項目		市民	来訪者
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、他に選択余地がありません。	主に非日常的な娯楽、レジャーとして、他の目的地に行くことも含め選択性があります。
	頻度	外出時に必ず利用します。（多頻度）	来訪時のみ利用します。（少頻度）

《市民の課金額の考え方》

基本的な考え方	考え方の整理		道路利用の公平性からみた課題
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。併せて、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。	市民の課金額：無料	市民の課金額が無料という考え方の例 交通渋滞は、鎌倉地域内の八幡宮前、下馬等の主要な交差点がボトルネックとなり発生しますが、原因は市外からの流入交通の増大であることから、その要因となる市外からの流入交通のみに課金します。	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、単に市民が移動しやすい環境を主張することではないことから、道路利用の公平性の観点から課題が残ります。 ・ 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くないこと ・ 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
	市民の課金額：有料	市民の課金額が有料という考え方の例 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します（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します。	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です。

(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 (施策を導入するとどこで公共交通に乗り換えるのか?)



5. (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の交通渋滞を解消させる自動車利用の抑制策の検討

(自動車利用の抑制策として、他にどのようなことが考えられるのか?)

■専門部会では、(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の検討を、継続的に進めます。以下に、主に検討を進めている2案の検討状況を報告します。

(1) 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 (交通規制の実施に向けてどのような課題があるのか?)

■これまでの専門部会での意見を踏まえ、正月三が日交通規制の縮小版として以下の規制を想定し、その影響を検証しました。

「金沢鎌倉線の鎌倉駅方面への進入規制」

■「金沢鎌倉線の鎌倉駅方面の進入規制」をした場合は、鎌倉地域方面の約 3,400 台/12h*の交通が、他の経路から迂回する可能性があります。最も可能性の高い経路として、明石橋から左折してハイランドに流入する経路が想定され、久木踏切等の交通負荷が高まることが予測されるなど、逗子市に影響を及ぼすことから、逗子市との合意形成が課題です。

※H23.11.13(日)実測交通量(バス・タクシーを含む全車種)

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、逆にどこか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への対応が大きな課題です。

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周辺道路への影響

【県道金沢鎌倉線の鎌倉駅方面への進入規制】



※下図は、正月三が日の交通規制状況を示している

(2) パーク&ライド拡充の検討（パーク&ライドの拡充のみで交通渋滞は解消されるのか？）

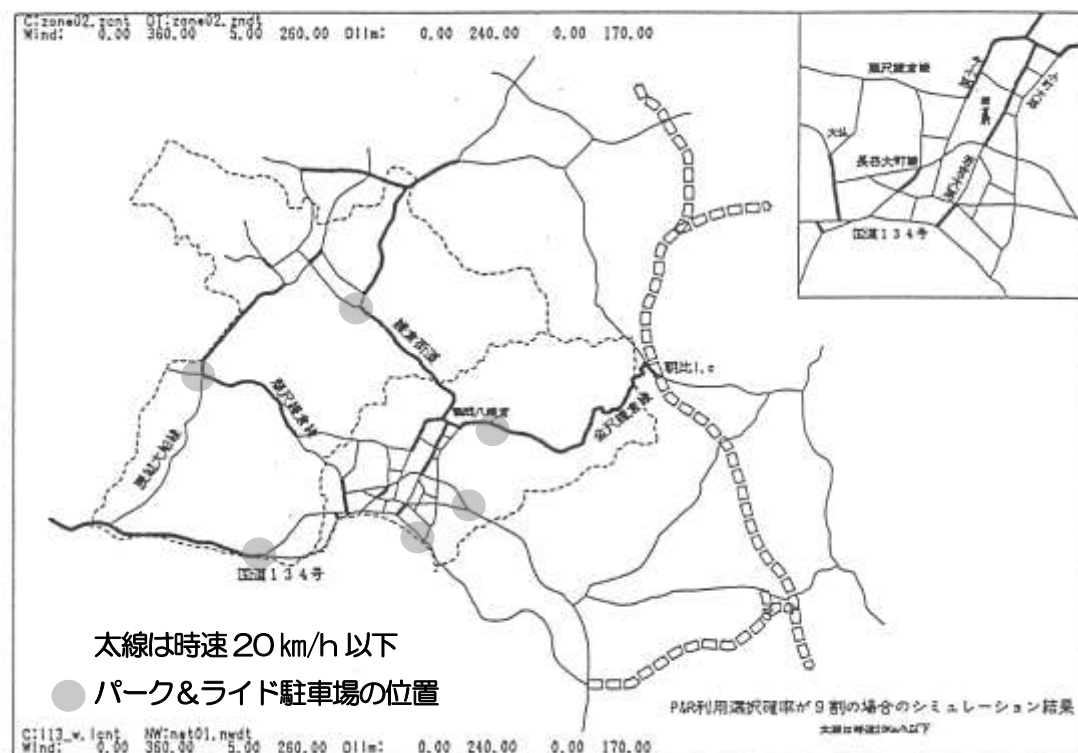
- 「鎌倉地域交通計画研究会 第13回（平成10年4月15日）」資料に示されている交通シミュレーションでは、パーク&ライドだけでは十分な渋滞解消に至らない分析結果があります。
- 交通渋滞の解消に至らない理由として、以下の2点が考えられます。
 - ① 鎌倉地域内が渋滞し駐車場が満車にならないと、パーク&ライドの利用が進まない
 - ② 鎌倉地域内の道路はほぼ片側1車線道路であり、駐車場からのシャトルバスの専用レーン等が確保できない中で、交通渋滞が解消されないと、鎌倉地域までスムーズな運行が確保できないことから、十分なサービス水準が確保できない
- また、下表に示すように、パーク&ライドのみで交通渋滞の解消を図るためには、公共交通が利用できる地域に、パーク&ライド用の駐車場を約2,200台確保する必要があります。実施に向けては、用地の確保、整備費用・期間等が問題です。
- このため、パーク&ライドだけで交通渋滞を解消させることは難しいと考えており、ロードプライシングなどの自動車利用の抑制策とセットで導入することで、交通渋滞の解消を図ります。

交通シミュレーションによるパーク&ライドの効果

パーク&ライドだけでは、鎌倉地域の交通渋滞を解消することは困難

地域内の駐車場利用者が料金差によりパーク&ライド駐車場を利用するとした交通シミュレーションにおいて（地域内の9割の車がパーク&ライドするとしたケース）、鎌倉地域内の各道路の平均走行速度が20 km/h以下が残ることから、交通渋滞が解消されないことが予測されます。

P & R利用率が9割の場合【結果C】



パーク&ライドのみで対応する場合の必要な駐車場台数（試算）

項目	数量	備考
パーク&ライド対象車両数	約 7,500 台	平成8年11月3日の調査に基づく推定値 来訪車両が15,000台であり、その50%を削減すると交通渋滞が解消されます
パーク&ライド駐車場の利用時間 (4箇所の平均)	5時間	※ 江の島 5時間 由比ガ浜 4時間 七里ガ浜 5時間 稲村ガ崎 6時間
回転率	2回転	12時間÷5時間÷2回転
必要な駐車場台数	約 3,800 台	7500台÷2回転
現行の駐車場台数	約 800 台	※ 江ノ島 200台 由比ガ浜 200台 七里ガ浜 332台 稲村ガ崎 54台
回転率を考慮した現行駐車場台数での処理可能台数	約 1,600 台	800台×2回転
整備台数	約 2,200 台	3,800台-1,600台=2,200台

