

第2回鎌倉市交通計画検討委員会・特別委員会幹事会の指摘事項と対応

【主な意見の概要と対応方針（案）】

番号	主な意見の概要	対応方針（案）
1	<p>○資料2（P.2-3 システムイメージ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民への課金の軽減・免除の検討内容については、影響が大きいため資料に記載する際は表現を工夫すべき。 ・システムイメージについて、これから審議する事が既に決まった事のように受け取られる恐れがあるので、資料は慎重に作成すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・資料を修正する。 <p>（資料2を修正の上、平成28年3月30日付にて各委員へ送付）</p>
2	<p>○資料2（P.2-6 鎌倉地域の交通実態の概況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鎌倉への交通手段の過年度比較は、調査方法が異なるので誤解を招く恐れがある。資料の内容や出し方をよく検討すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・資料を修正する。 <p>（資料2を修正の上、平成28年3月30日付にて各委員へ送付）</p>
3	<p>○資料2（制度全般）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ロードプライシング以外に方法はないのか。 ・短期的な道路整備が困難であるという、鎌倉の特殊事情をしっかりと説明すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ロードプライシングの検討経緯等について、対応策案を一覧表等で整理する。
4	<p>○資料3 実現に向けた検討フロー（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総務省の「徴収できない可能性のある税は設けられない」について、もう1度内容を確認した方が良い。 ・総務省の担当者は、ETCとカメラ等で課金と徴収が確実にできるシステムでなければならないという見解であった。 ・資料に記載しなくても良いのではないかな。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、総務省に内容を再確認する。
5	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通法は、別途整理するという認識で良いか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の検討で必要な項目は追加していく。
6	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通法と地方自治法等との法解釈の整理が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見を参考に、引き続き、制度等に関する検討を進める。

番号	主な意見の概要	対応方針（案）
7	<p>○資料4 制度設計素案（骨子）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・制度設計にあたっては、首尾一貫した説明が重要であり、そのためには、目的をはっきりさせることが特に重要である。交通混雑の原因を来訪者と考えると、追出し税のような形になり、域内の交通まで課税対象に含めると、課税根拠が変わってくる。 ・現在の骨子では、4-1-1に財源調達との記載があり、財源調達のための税ともなっている。 ・正月三が日と同等の交通規制を実施することについては、これまでかなり議論してきたが、それには多大な労力が必要であり、現在のような経済手法による検討となった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・制度の目的について、再度整理する。 ・これまでの検討経緯で、何故ロードプライシングなのかご理解いただけるよう、資料を整理してお示しする。
8	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の負担を免除しない根拠は何か。 ・車がエリア内を走ることに区別はないのではないかと。市民感情もあり、何が公平なのか慎重に議論すべき。 ・内々交通も混雑の原因になっているため、市民の負担を免除するという訳にはいかないのではないかと。海外では域内住民の負担を軽減した例がある。 ・鎌倉市の市民は市税を負担しており、市外の観光客等が原因で混雑しているのであれば、市外の観光客等に課税するというのは、論理として分かりやすい。 ・ある程度の制度の正当性を考えると、市民負担が全く無いのではなく、少しは負担して貰うという考えはあるのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見を参考に、引き続き、制度等に関する検討を進める。

番号	主な意見の概要	対応方針（案）
9	<p>○資料 5-1 海外のロードプライシング事例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海外事例では、課税主体に交通規制・交通管理権限があるのか。 ・シンガポールは、交通管理者と徴収者等が全て同一である。 ・可能であれば諸外国の事例（管理者等）と徴収率を調べてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・諸外国の徴収事例 ①ロンドン 課金の徴収率(捕捉率)約 80～90% (出典) ・諸外国における高速道路料金の動向(2011 国土交通省) ・京都市会海外行政調査(ロードプライシング)報告書(2012 京都市会海外行政調査団(ロードプライシング)) ②シンガポール 課金の徴収率(捕捉率)99.99% (出典) ・LTA(Land Transport Authority:シンガポール陸上交通庁)の HP
10	<p>○資料 5-2 ETC システムの設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ETC システムによる課金について、後から機器類等を追加して、プローブ情報を入手する場合は、問題となる恐れがあるので留意すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見を参考に、引き続き、システム等に関する検討を進める。
11	<p>○資料 5-3 導入にあたっての制度の整理（道路法）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路法の「道路無料公開の原則」の解釈については、どのように整理するのか。 ・道路法の解釈については、無料公開の原則は、法では無い。一方で、道路整備特別措置法では、一定区間を通過することに課金しており、鎌倉市のケースは、法解釈として成り立つ。「道路無料公開」というのは、法原則でも何でもなく、道路法のもとでの実態にすぎない。課金を違法というための主張であれば、内閣法制局の見解が示されるべき。道路整備特別措置法は、一定区間の走行に課金している。一方、鎌倉市のケースは、一定地域の通過に課金するものであり、これとは前提を異にする。 ・道路に対して課金するのではなく、エリアに入る際に課金するということを伝え、ロジックを組み立てたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見を参考に、引き続き、制度等に関する検討を進める。

以上

(仮称)鎌倉ロードプライシング導入の必要性

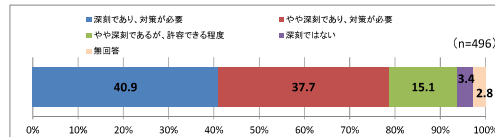
1. 自動車流入抑制策の必要性

- 古都鎌倉においては、流入交通量の増加により交通渋滞が悪化し、居住環境の悪化、バスの定時性の低下、緊急車両の到達や搬送に時間を要するなどの問題が生じており、平成 24 年度に行った市民アンケートでは、古都鎌倉で生じている交通問題について、**約4割が「深刻であり、対策が必要」、約4割が「やや深刻であり、対策が必要」となり、合計で約 8 割の人が交通問題について対策の必要性を感じている結果となっている。**(図.1 参照)
- 古都鎌倉の幹線道路網の要衝となる八幡宮前交差点では、渋滞の状況に応じて自動車の青信号の点灯時間を変動させることや、歩行者が車道にはみ出して通行するなど、**歩行者の安全性や快適性を確保しながら自動車交通を円滑に処理することが課題**となっている。
- 交通渋滞を抜本的に解消するには**道路や交差点の整備が必要になるが、歴史的環境の保全等、様々な制約を抱えているため、短期的な整備は困難な状況**である。
- 平成 8 年にロードプライシングを含む「20 の施策」を示した「古都鎌倉の地区交通計画に関する提言」がまとめられ、これまでパークアンドライドや鎌倉フリー環境手形等を実施している。利用者は年々増加しているものの、これらの施策だけでは目に見えた交通渋滞の解消には至っていない。
- 平成 24 年度に行った市民アンケート調査では、「古都鎌倉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」について、「すぐに行うべきである」が約 2 割、「効果や影響を確かめて、現実的な方法で行うべきだ」が約 5 割と、**自動車利用の抑制策に対する賛同意見が多い。**(図.2 参照)



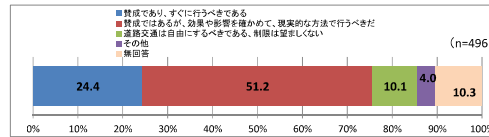
県道横浜鎌倉線の歩行者の車道へのはみ出し通行

図.1 古都鎌倉で生じている交通問題について



(平成 24 年度市民アンケート調査結果をもとに作成)

図.2 鎌倉地域の交通渋滞の解決策として、自動車の乗り入れや走行を制御する考え方



- ロードプライシングの導入に向けては様々な検討課題があるものの、短期的に何らかの方法で自動車利用の抑制策が必要であることを「鎌倉市交通計画検討委員会」(以下、「検討委員会」という。)では再確認し、他の自動車利用の抑制策を含め、広く検討を進めることとした。

2. 自動車流入抑制策の検討

- 自動車利用の抑制策の検討結果は、表.1 に示すとおりである。「②主要な交差点の流入抑制」及び「③ロードプライシング」は、新たに別の交差点で交通渋滞が発生する可能性がある。
- 「④駐車場での課金」は、駐車料金が無料の寺社仏閣や時間貸し駐車場等があり、駐車料金よりも交通渋滞の解消に向けた課金額の方が高くなる可能性がある。
- 「⑤ナンバープレートによる流入抑制」は、規制内容が煩雑で、利用者が分かりづらく、交通管理者との合意形成が困難である可能性がある。

表.1 古都鎌倉の自動車流入抑制策の検討

施策	内容	実施に向けた主な課題
① 正月三が日(図.3 参照)並みの流入抑制	市内の広域にわたる歩行者用道路の設置、居住者等を除いた車両の通行制限等	<ul style="list-style-type: none"> 実施毎に発生する人員配置や全国的な周知等に要する費用の確保 道路利用者や住民との合意形成
② 主要な交差点の流入抑制(図.4 参照)	小袋谷交差点、八雲神社前交差点、明石橋交差点の進入禁止	<ul style="list-style-type: none"> 流入抑制対象外の道路や交差点で新たな交通渋滞の発生が予測され、その対応が課題
③ ロードプライシング	古都鎌倉に流入する車両に対し課金	<ul style="list-style-type: none"> 課金するための根拠法令等 適正な課金額 関係者との合意形成等
④ 駐車場での課金	古都鎌倉に流入する車両に対し、駐車場に課金(通過交通は対象外)	<ul style="list-style-type: none"> 全国的な周知等に要する費用の確保 特に駐車料金が無料、時間貸し駐車場は、駐車料金よりも交通渋滞の解消に向けた課金額の方が高くなる可能性がある中で、全ての駐車場に対する合意形成 駐車場を一括管理する団体等が無いことから個別対応による合意形成
⑤ ナンバープレートによる流入抑制	自動車登録番号ごとに走行できる日時場所を定め車両の流入を抑制する	<ul style="list-style-type: none"> 既存の交通規制の枠組みでの実施を想定した場合、「土・日曜日、休日の偶数日の8時~16時はナンバープレートの末尾が奇数の車両は通行禁止」等となり、規制内容が煩雑である。 「交通規制基準」(平成 23 年 2 月 4 日警察庁交通局長)では、対象を限定して交通規制を行う場合、道路利用者が分かりやすい、明確かつ簡単なものとする事が示されていることから、実施することは難しいと考えられる。

図.3 正月三が日の交通規制



図.4 主要な交差点の流入抑制の検討案



3. (仮称)鎌倉ロードプライシング導入の必要性

- ・ 諸外国で実施されているロードプライシングは、都市部における渋滞解消に効果的に運用され、これにより公共交通の利用者の増加、環境水準の向上等の実績が確認されている。
- ・ 平成 25 年度に行った駐車場利用者アンケート調査では、自動車を利用する理由として、「立ち寄り先が多い」、「幼児、高齢者等の同乗者がいる」など自動車を使う必要性が高い場合もある。
- ・ ロードプライシングと他の自動車流入抑制策の比較は以下に示すとおりであり、他の施策に対しロードプライシングは、料金を支払うことで区域に入ることができ、利用者の選択性が残ることから、**古都鎌倉の自動車流入抑制策はロードプライシングが検討対象の一つとなり得る**と考えられる。

表 2 古都鎌倉の自動車流入抑制策の比較

項目	①正月三が日並みの流入抑制	②主要な交差点の流入抑制	③ナンバープレートによる流入抑制	④ロードプライシング	⑤駐車場で課金
しくみ	一定の区域への車両の流入を禁止	一定の経路を利用した車両の流入を禁止	自動車登録番号ごとに走行できる日時場所を定め車両の流入を抑制	経済的インセンティブを用いた自動車発生交通量の抑制	経済的インセンティブを用いた自動車発生交通量の抑制
徴収(取締)方法	警察官による取締り	警察官による取締り	警察官による取締り	ETC 技術等によるノンストップ方式	駐車場に駐車料金を加算して徴収
渋滞状況	地域内の交通渋滞は発生しないが、検問で車両を停車させるため、検問所がボトルネックとなり交通渋滞が発生する恐れがある	迂回交通を受け持つ道路で新たな交通渋滞の発生が予測される	現行よりも流入車両が減少し、地域内の交通渋滞の緩和は期待されるが、検問で車両を停車させる場合があり、検問所がボトルネックとなり交通渋滞が発生する恐れがある	課金により地域内の交通渋滞が解消する可能性があるが、課金箇所の手前や迂回路等で交通渋滞が発生するおそれがある 課金開始後に交通渋滞の解消効果が低下した場合には、目的交通の課金額を更にする必要がある	平成 8 年に実施した交通量等調査結果では、古都鎌倉の中心部を通過する交通は少ないことから、通過交通を対象としなくても、地域内の目的交通への抑制が図られれば交通渋滞は解消する 但し、交通渋滞が解消した場合でも、通過交通が増え、交通渋滞の解消効果が低下した場合には、目的交通の課金額をさらに上げる必要が生じる恐れがある
選択性の有無	全ての車両が流入抑制の対象となり、運転者に 選択性がない (ただし、通行許可車両は除く)	全ての車両が流入抑制の対象となるが、①と異なり他の経路から古都鎌倉への流入は可能であり、運転者に 選択性がある	全ての車両が流入抑制の対象となり、運転者に 選択性がない (ただし、通行許可車両は除く)	料金を支払うことで、流入抑制の対象外となることから、運転者に 選択性がある (ただし、課金額によっては渋滞解消への効果が薄い可能性がある)	料金を支払うことで、流入抑制の対象外となることから、運転者に 選択性がある (ただし、課金額によっては渋滞解消への効果が薄い可能性がある)
合意形成	正月三が日と同等の流入抑制を行うことに対し、道路利用者からの理解が得られにくいのではないか	迂回交通を受け持つ道路沿道の住民からの理解が得られにくいのではないか	流入抑制方法が煩雑で運転者に分かりづらいことから、交通管理者からの合意が得られないのではないか	自動車の利用は、自身の判断に委ねられていることから、運転者からの理解は得やすいのではないか 他方、迂回交通を受け持つ道路沿道の住民からの理解は得られにくいのではないか	駐車料金が無料の駐車場等もあることから高額な課金を徴収することへの理解が得られにくいのではないか 寺社仏閣を含め様々な駐車場に対し個別対応による合意形成が必要
その他	・ 全国的な周知徹底が必要 ・ 警察官や誘導員等の配置により、 実施毎に費用が発生 する	・ 全国的な周知徹底が必要 ・ 警察官や誘導員等の配置により、 実施毎に費用が発生 する	・ 全国的な周知徹底が必要 ・ 警察官や誘導員等の配置により、 実施毎に費用が発生 する	・ 全国的な周知徹底が必要 ・ 課金箇所設備の設置及び維持・管理費用が発生 ・ 課金費用を パーク&ライド駐車場整備等の公共交通機関への利用を促進する施策 に活用	・ 全国的な周知徹底が必要 ・ 課金費用を パーク&ライド駐車場整備等の公共交通機関への利用を促進する施策 に活用 ・ 太宰府市歴史と文化の環境税のように乗車定員が 10 人以下の自動車に対する課税額が 100 円程度では渋滞解消の効果が得にくい ・ 通過交通が増えた際に効果がない