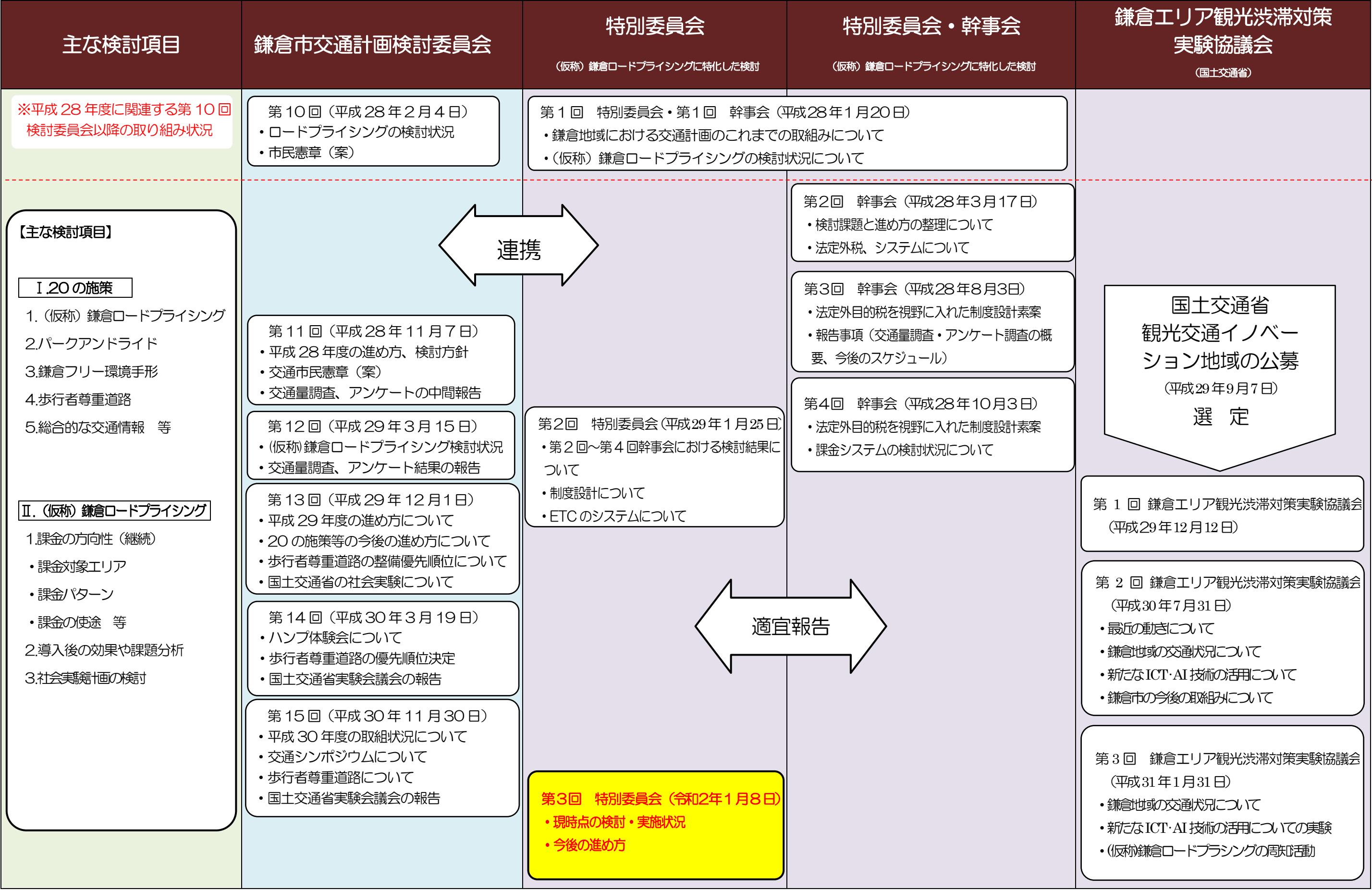


(仮称) 鎌倉ロードプライシングに関する検討状況

鎌倉市共創計画部

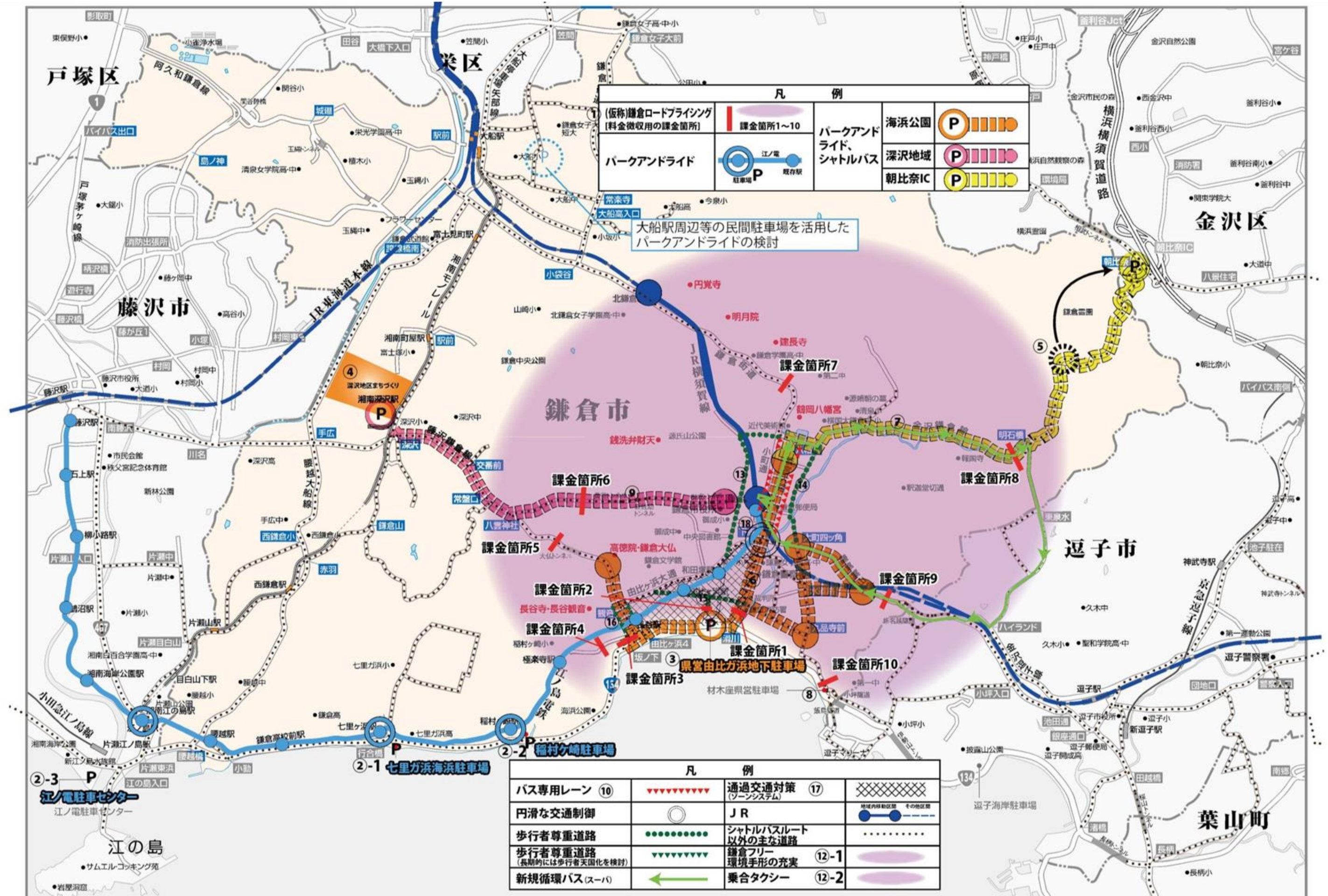
交通政策課

◆ これまでの検討経過



(仮称) 鎌倉ロードプライシングとパークアンドライド等の計画イメージ

課金箇所等の位置は決定したものではなく、今後詳細を検討します。



検討課題		方向性	主な考え方
法制度面		■ 「法定外目的税」の導入の検討を進めるとともに、道路法との関係について整理する。	
(仮称) 鎌倉ロードプライシングの基本的な考え方		■ 導入目的は、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あり、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に、課金の一部を公共交通の割引等に充てる ■ 商業・観光振興として、課金の一部を活用して、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する	
課金の詳細	対象エリア	■ 鎌倉地域 ■ 国道１３４号は対象外	・ 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 ・ 国道134号は、広域幹線道路であり中心部を通過していないこと、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
	対象日時	■ 全ての土日祝日等（120日程度）	・ 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ため、実施日を事前に広く周知することや、路線バス等の対応のしやすさ等から、分かりやすい実施日の設定が必要である ・ 特異日以外でも自動車利用の抑制を促すことが必要である ・ 特異日は、3連休以上の土日祝日以外一定ではなく事前に設定し周知することが困難である ・ 平日の特異日は天候等の影響が大きく、事前周知が困難であり、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 ・ 課金収入を、公共交通環境の充実、道路整備に充てやすい
	対象時間	■ 8時から16時（8時間）を基本とし、終了時間は、課金ポイントの交通実態に応じて適切な時間を設定	・ 来訪車両が対象時間を避けて、流入時間をずらして流入しない時間を設定する ・ 開始時間は、交通渋滞が発生する前に、交通量を抑制する時間を設定する ・ 終了時間は、遅くなれば市民への影響が大きいことから、できるだけ短い時間を設定する
	課金単位	■ 1回毎	・ 流入交通量を抑制するため、流入毎に自動車の使い方を促す ・ 市内の業務車両は、鎌倉地域に複数回流入することが想定されるものの、課金対象外であることから影響がないと考えられる ・ 課金ポイントに配慮すれば、観光交通が流入毎に課金されるケースは少ないと考えられる
	課金対象	■ 課金対象外を除く鎌倉地域に流入する全ての自動車、二輪車（軽車両を除く）（課金対象外） ● 緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両 ● 路線バス及び市内の遊覧バス、営業区域が鎌倉市のタクシー（鎌倉市、逗子市、葉山市） ● 宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両 観光バス等は対象 ■ 想定していない車両等への対応は、別途組織を設置して検討する	・ 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、公共交通や緊急車両等を除き、その原因となる全ての車両に課金する（原因者負担） ・ タクシーに関して、（仮称）鎌倉ロードプライシングが実施され、鎌倉地域内の自動車の移動がしやすくなった場合、鎌倉の営業区域外からの新たなタクシーの流入車両の増加も想定されることから、流入車両の抑制を促すため、営業区域が鎌倉市にない車両は課金対象とする
	課金パターン（課金額）	■ 課金は、「市民」と「来訪者」とで異なった額を基本とし、道路利用の公平性の観点から、市民からも概ね0～1割程度課金する ■ 市外から流入する一般車は一律に課金する ■ 営業区域が鎌倉市にないタクシーは一般車と同等の課金額とする	・ 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する ・ 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、市民等を一律にすることで公平性を担保する ・ 観光バス等が課金される場合は、交通渋滞への影響から一般車よりも高価とする
課金方法		■ 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	・ 交通渋滞を悪化させないために、スムーズな流入を確保する
課金の使途		■ システムの運営・管理費に充てる他、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、商業・観光振興策に充てる	・ 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り、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、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り、その結果、滞在時間が延長されるなど、商業・観光振興にも寄与する
(仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用抑制策		■ 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られる。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る ■ 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ある ■ 明石橋交差点、小袋谷交差点、八雲神社前交差点から鎌倉地域への流入を抑制した場合（委員の提案）、八雲神社前交差点において、交通処理が困難になることが予測される。また、明石橋交差点から逗子市方面に流れる交通量が、現在の2倍になり、久木踏切等に与える影響が非常に大きいことが予測される	