

# **鎌倉地域の地区交通計画に関する提言**

## **その2 付属編**

**平成13年9月**

**鎌倉地域交通計画研究会**

## 【目 次】

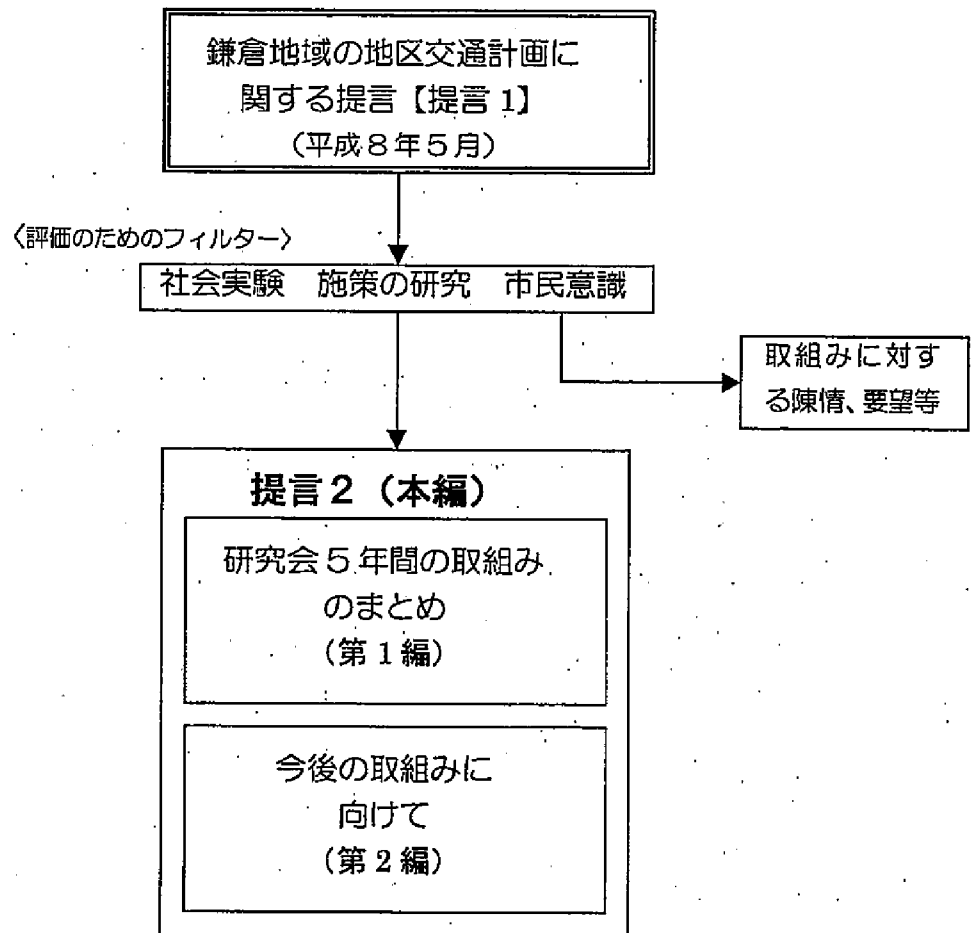
[付属]-1 「提言2」と「取組みのまとめ」の関係-----	1
[付属]-2 交通状況の変化と展望-----	2
[付属]-3 取組みに対する市民・来訪者の考え方-----	4
(1) 取組みに対する市民意識	
(2) 地区交通計画への要望・陳情	
(3) ロードプライシングに対する市民・来訪者の考え方	
[付属]-4 実施に移すべき施策の評価の概要-----	28
[付属]-5 バス追い越し現示導入の必要性和実験計画の考え方-----	29
(1) バス追い越し現示導入の必要性和提言1での考え方	
(2) バス追い越し現示の概要と導入効果	
(3) 実験の位置付けと目的	
(4) 実験の枠組み	
(5) 実験の検討を進めて行くに際しての課題	
(6) 実験区間(案)とその状況	
[付属]-6 社会実験実施の要旨-----	38
[付属]-7 (意見聴取と交換による)市民意識の確認(取組みの例示)-----	43
[付属]-8 (情報伝達と広報による)情報の積極的開示(取組みの例示)-----	44
[付属]-9 市民宣言(案)の確定に向けたステップ(一つの考え方)-----	45
[付属]-10 情報提供による車両誘導実験の結果概要-----	46
(1) 平成11年度の情報提供による車両誘導の実験	
(2) システム利用者アンケート調査の結果	
(3) 七里ガ浜における情報提供のあり方	
[付属]-11 国内外の取組み事例-----	53
[付属]-12 ロードプライシングが提言に盛り込まれた背景-----	60
(1) 研究会での議論の経緯から	
(2) 地形・物理的背景から	
(3) まちづくりの観点から	
[付属]-13 ロードプライシングの考え方-----	68
(1) ロードプライシングの具体的手法と対象エリアの考え方	
(2) ロードプライシングのエリア別の課金体系の考え方のバリエーション	
(3) ロードプライシングの課金の方法	
(4) シミュレーションによる効果と影響予測	
(5) ロードプライシングの社会実験の素案の考え方	
(6) 鎌倉地域におけるロードプライシングの名称	

[付属]-14 資料集	88
資料-1 TDMの概念図	89
自動車依存型社会から都市交通協調型社会への転換モデル	
資料-2 TDM手法の体系	90
資料-3 TDMの目的	91
資料-4 ロードプライシングの概念(一般論)	92
資料-5 コストの試算	93
資料-6 法制度等との関係	97
(1) ロードプライシングに係わる法制度	
(2) 参考事例及び国の方針	
資料-7 米国におけるPIの6つのステップ	108
資料-8 先進的な市民参画の取組み事例①	109
ドイツ ハイデルベルク	
資料-9 先進的な市民参画の取組み事例②	110
米国 オレゴン州ポートランド	
資料-10 「鎌倉地域に来なかった人」の意識把握の方法	112
資料-11 鎌倉地域交通計画研究会設置要綱	113
資料-12 鎌倉地域交通計画研究会委員等名簿	115
資料-13 鎌倉地域交通計画研究会の開催経緯	118
資料-14 鎌倉地域交通計画研究会・部会の開催経緯	120
資料-15 鎌倉駅周辺地区交通計画懇談会の取組みの経緯	122
資料-16 取組みの広報 PR の経緯	125

※本付属編において、「提言1」とは平成8年5月にまとめた「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」をいい、「提言2」とは今回まとめた「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言その2」をいう。

# [付属] -1 「提言2」と「取組みのまとめ」の関係

「提言2」と「取組みのまとめ」の関係



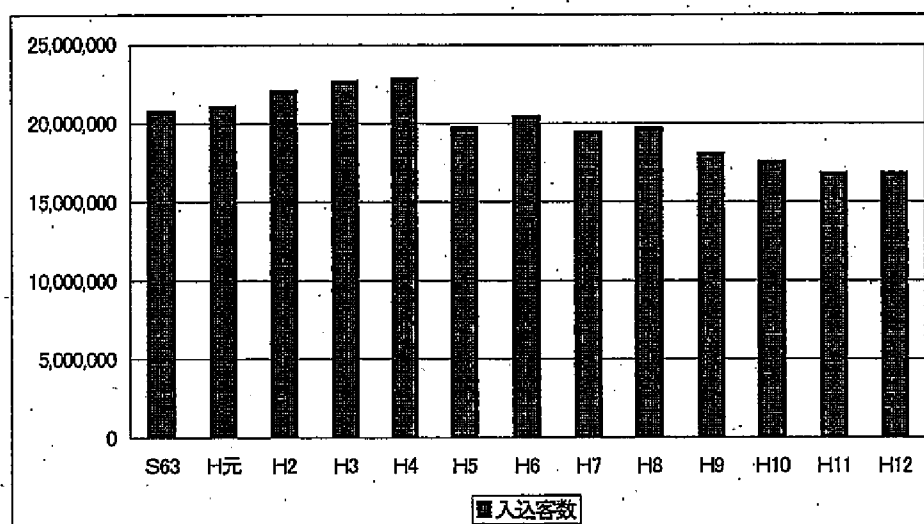


## [付属] -2 交通状況の変化と展望

### ○来訪者の減少、交通混雑の緩和

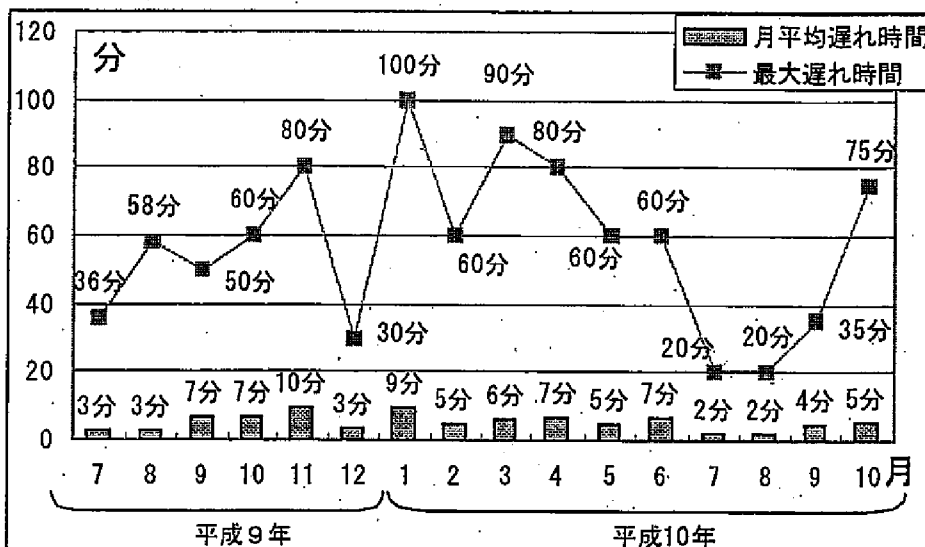
- ・バブル経済の崩壊と、その後の経済の沈滞化などにより、入り込み観光者数が落ち込んでいる。(平成12年実績 1679万人・ピーク平成4年に対し26%減)

入込客数の変化



- ・鎌倉地域の交通混雑は、最近の経済状況などの影響を受けて、緩和の傾向が見られる。しかし、未だに行楽シーズンを中心に、30分以上の遅れが出るなど、バスの定時性は確保できていない。
- ・これらの結果をもとに、研究会で検討を行った結果、鎌倉地域においては、依然として、交通混雑が著しく、将来的には、周辺での高速道路網の整備や景気動向などにより、交通混雑が拡大する可能性があることから、今後も地区交通計画を推進していく必要性が高いという結論を示している。

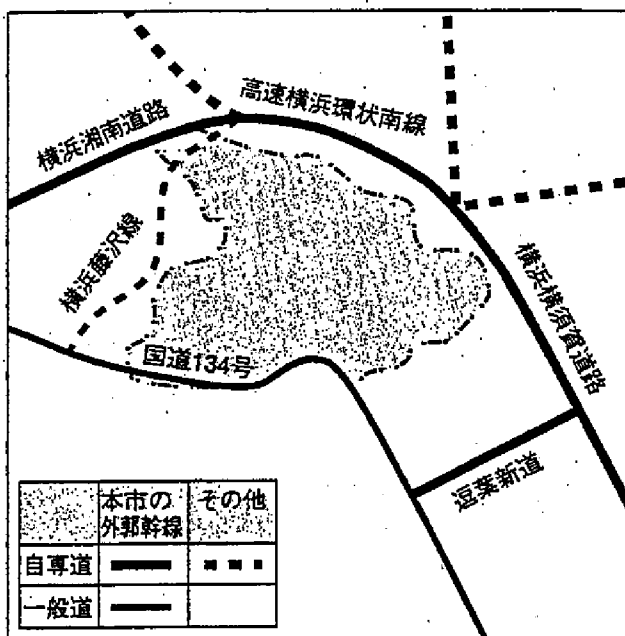
バスの鎌倉駅到着時間の遅れ月別集計 (土曜・休日)



※混雑が著しい金沢鎌倉線を対象として分析

○広域的な道路網の建設など、自動車での利便性の向上

東京湾岸道路、高速横浜環状南線、横浜湘南道路など広域的な道路網が整備されることで、自動車での利便性が向上し、地域への通過交通の進入が大幅に減少することが想定されるが、一方では目的地への移動がスムーズになり、観光交通等が増加する可能性もある。



- ・横浜横須賀道路 整備済み
- ・逗葉新道 整備済み
- ・高速横浜環状南線 事業中
- ・横浜湘南道路 都市計画決定済み
- ・国道 134 号 交通マスタープランで機能強化の方向

## [付属] - 3 取組みに対する市民・来訪者の考え方

### (1) 取組みに対する市民意識

#### ■ 第一回市民意識調査結果（平成7年10月）

：居住者 1,000 名対象

#### ○特に休日での混雑が問題とされており、安全で快適な

##### 歩行環境をつくるのが最も重要だとされている

・道路の混雑（特に休日）により自動車で移動することが困難となること  
が最も大きな交通問題と認識されており、問題解決の方針としては「安全  
で快適な歩行環境をつくること」が約7割、「道路整備の推進、道路交  
通の円滑化」が約6割、「自動車交通量の抑制」と「公共交通の充実」が  
4割強となっている。

#### ○車の乗り入れ制限は多くの居住者が支持している

・車の乗り入れを制限することは7割強の居住者が支持している。ただし、  
「効果や影響を確かめて現実的な方法で」が約6割、「実験（試行）によ  
る効果の確認」や「曜日や時間の限定」が約5割、「情報提供による混乱  
の回避」が4割強となっている。また、自動車の乗り入れを制限する対  
象としては、「全ての自動車を公平に扱うべきである」が約7割であり、  
制限された場合には「自動車の利用を控え、公共交通機関を利用する」  
居住者が多くなっている。

【設問の前提】 検討当初に、鎌倉地域での道路交通問題の解決の方向の  
一つとして「鎌倉地域への自動車の乗り入れ制限等」について居住者  
の意識を尋ねた結果である。

（P27 課金に関する設問の前提参照）

#### ■ 第二回市民意識調査結果（平成8年11月）

：居住者 5,198 名、事業者 1,042 事業所対象

#### ○提言に高い関心、市民参画・社会実験などの取組み方に賛同

・約半数の居住者、事業者が提言を知っており、居住者の約9割、事業者の約7  
割が鎌倉地域の交通問題を市民参画や社会実験を通じて解決しようとする平  
成8年5月の提言1の考え方に賛同している。  
・研究会では、今後とも平成8年5月の提言1を周知する活動を進めていくと  
ともに、居住者や事業者が自ら参加する社会実験を行うことにより、提言の精神  
をより周知していくことが大切であるとした。

### ○地区交通の基本的な考え方は、多くの居住者・事業者が賛同

- ・公共交通サービスの充実により、車に頼らず生活でき、新たな観光需要を増やすといった「地区交通の基本的な考え方」は、居住者の7割強、事業者の7割強が賛同している。

### ○課金には居住者の賛否が分かれている

- ・居住者の約4割が課金(※1)に賛同、約5割が反対の意向を示している。
- ・課金に関しては、個人的な認識の差で意識が変化していることから、研究会ではより実践的な取組みを通じ、現実的な意見を踏まえながら検討していくこととした。

【設問の前提】 課金(ロードプライシング※2)とはどういうものかということをも市民に伝えていない状況で実施した結果である。

(P27 課金に関する設問の前提参照)

### ○自動車利用の抑制には公共交通の充実が必要

- ・安全で快適な歩行環境をつくり、自動車利用を抑制していくには、公共交通の充実が不可欠であるとしている。

### ○歩行者尊重道路の整備には、居住者の6割強、事業者の5割が賛成

- ・歩行者を尊重した道路を整備することは、居住者、事業者の多くが賛成している。

(※1) 第二回市民意向調査のアンケート票の「課金」とは、平成8年5月の提言1の「ロードプライシング」と同じ意味である。設問の内容を分かりやすくするため「課金」と表現した。

(※2) ロードプライシングとは、一般に道路渋滞や大気環境の改善を目的として、問題が発生している地域に流入・通過する車に対して、交通環境への影響を課金という形で負担させ、交通量を抑制するシステムである。

## ■ 第三回市民意識調査、社会実験での来訪者意識調査結果

(平成11年11月)

：居住者1000名、商業者500事業所、来訪者3,100名対象

### ○市民参画・社会実験などの取組み方に賛同

- ・市民参加や社会実験を通じて解決策を見出そうとする地区交通計画の基本的な考え方は、居住者の8割強、商業者の約7割が賛同している。

### ○地区交通の基本的な考え方は、多くの居住者・商業者・来訪者が賛同

- ・自動車交通の抑制により「歩行・居住環境の回復」、「公共交通機能の回復」、「スムーズな交通の実現」を図るという地区交通計画の基本的な考え方は、居住者の7割強、商業者に約6割、来訪者の約8～9割が賛同している。

### ○課金についての賛否は、居住者と商業者でずれが生じている

- ・「混雑の著しい休日に限定した課金システムにより、平日並の走行環境や安全で快適な居住環境の実現を図る」という考え方は、居住者の6割強が賛同できる、1

割強が導入は必要ないとしている。商業者は、4割強が賛同できる、3割強が賛同できないとしている。

・ただし、賛同できるとした場合も渋滞解消、料金使途を含む検討、正確で十分な周知を図ることが求められている。

【設問の前提】課金(ロードプライシング)については、内容の検討中であることから、「市民への課金」については具体的な内容を示さずに実施した結果である。(P27 課金に関する設問の前提参照)

## (2)地区交通計画への要望・陳情

### ■ 商業者等から取組みへの反対・疑問の声

- ・鎌倉商工会議所等から要望書、「明日の鎌倉の交通を考える市民の会」等から取組みに対する陳情書が出されている。(次頁参照)
- ・研究会としては、陳情は1万6千人が意思表示したものであり、社会実験への反応の事実としてしっかり受け止めたい。そうした陳情や要望書をしっかりと受け止めた上で、「なぜ、そのようなことが起きたのか」、その原因を掴むことが大切である。ロードプライシングについては、研究会がその内容を明確に説明しない限り、また同じような反応が起こり得るものである。反応を誤解として否定するのではなく、出発点とすべきであると考えている。
- ・陳情後の平成12年6月、市内の交通問題を検討するため、「鎌倉交通活性化連絡協議会」が市内商工業者の5団体(商工会議所、鎌倉市商店街連合会、鎌倉市観光協会、鎌倉青年会議所、鎌倉商工会議所青年部)により組織されている。
- ・研究会としては、鎌倉交通活性化連絡協議会との意見交換を通じて、協働で今後の取組みが進められるよう地域の商業者等の理解を得ていきたいとの考え方を示している。平成12年11月24日には、内外の交通環境改善に合わせたまちづくりの取組み事例を学ぶため、鎌倉交通活性化連絡協議会と研究会部会(研究会の下に設けている検討組織。計画部会、公共交通部会、観光商工部会の3つを有する。)の合同勉強会(任意参加)が開催されている。

地区交通計画への要望・陳情一覧

平成 11 年 2 月 17 日	(ロードプライシングについて) 要望 【8 月 15 日回答】	商工会議所 会 頭	鎌倉地域交通計画研究会	○パーク＆ライドは評価 ○ロードプライシングに関して再検討を要望 ○実験により誤った認識を招く、注意
平成 11 年 12 月 2 日	(自動車による進入規制について) 陳情* 【12 月 9 日継続審査】	明日の鎌倉の交通を考える市民の会	鎌倉市議会	○自動車進入規制について実験段階といえども直ちに中止を陳情
平成 11 年 12 月 21 日	(課金制度等について) 要望 【平成 12 年 2 月 25 日回答】	商工会議所 会 頭	市 長	○パーク＆ライドは評価 ○実験により誤った認識招く、嚴重に注意 ○課金制度への反対 ○取組み方再検討要望
平成 12 年 2 月 25 日	(ロードプライシング及び一連の実験の中止について) 陳情* 【3 月 10 日継続審査】	明日の鎌倉の交通を考える市民の会	鎌倉市議会	○通行料徴収計画(ロードプライシング)の取りやめを陳情 ○市民に迷惑をかける一連の実験の取りやめを要望
平成 12 年 3 月 2 日	(鎌倉地区交通実験について) 要望	鎌倉市商店街連合会会長	市 長	○観光客の減少につながるロードプライシング等の実験の取りやめを要望
平成 12 年 6 月 6 日	(鎌倉地域交通計画研究会委員の推薦に関する回答の撤回と謝罪を求める) 要望	八幡宮前商店会会長	市 長	○委員推薦に関する市からの回答の内容は容認しがたく、回答の撤回と謝罪を求める
平成 12 年 6 月 6 日	(人選に対し適切さを欠く鎌倉地域交通計画研究会の予算を認めないことを求める) 陳情* 【6 月 15 日継続審査】	八幡宮前商店会会長	鎌倉市議会	○研究会委員に推薦に関する市の不適切な対応について内容の確認を ○研究会の予算を認めないでほしい
平成 13 年 6 月 11 日	(交通実験中止について) 陳情 【6 月 20 日継続審査】	明日の鎌倉の交通を考える市民の会	鎌倉市議会	○既存の道路を有料化するロードプライシング計画、それに連なる実験の取りやめを要望

備考 ・要旨については、陳情・要望書の要点のみを取り出し記載したものである。

・陳情\*については、平成 13 年 5 月 14 日付けで、市議会議員の任期満了に伴い、廃案になっている。

### (3)ロードプライシングに対する市民・来訪者の考え方

提言1における20の施策の一つとして位置付けた「ロードプライシング」については、市民(※3)や来訪者の考え方を十分に把握することが必要であることから、以下の意識調査を実施してきた。

(※3) 市民の意識を分りやすく把握するため、便宜的に市民を居住者、事業者(商業者)に区分し意識調査を行った。

#### 鎌倉地域地区交通計画及びロードプライシングに関する意識調査の実施状況

	配布・回収状況	自動車利用の抑制に関する意識
① 第1回 市民意識調査 (H.7.10月) 第3回研究会 (H.7.11.17)で報告	【居住者】 配布1,000票、回収757票 (回収率75.7%)	・道路交通問題と改善する上での基本的な考え方 ・自動車の乗り入れや走行の制限に対する考え方、制限する場合の対象、協力の仕方、条件など
② 第2回 市民意識調査 (H.8.11月) 第10回研究会 (H.9.8.5)で報告	【居住者】 配布5,198票、回収1,944票 (回収率37.4%) 【事業者】 配布1,042票、回収280票 (回収率26.9%)	・地区交通計画の基本的な考え方に対する考え方 ・鎌倉地域内で走行する自動車から料金を徴収することへの賛否、条件、料金水準、料金収入の使途、住民を対象することへの賛否、今後の調整を進める場合の賛否
③ 流入車両への 意識調査 (H.8.11月) 第10回研究会 (H.9.8.5)で報告	【流入車両】 配布6,355票、回収1,147票 (回収率18.0%) 注)自動車の動きに関する実態調査で実施	・鎌倉地域での渋滞、地区交通計画の基本的な考え方に対する考え方 ・課金システムへの賛否と理由、時間短縮ごとの支払える料金、支払える料金を超える場合の行動変化
④ 公共交通乗り 継ぎシステム 実験時での意 識調査 (H.10.5月 ～6月) 第15回研究会 (H.10.10.14)で報告	【実験参加者】 配布3,006票、回収865票 (回収率28.7%) 【車での来訪者】 配布1,137票、回収253票 (回収率22.3%)	・環境手形利用者に対し、来訪の動機、電車で来訪しやすくする方策、バスの走行状況と料金水準、来訪頻度の変化 ・車での来訪者に対し、車で来た理由、観光頻度と交通手段の変化 ・両者に対し、環境手形、パーク&ライド、課金システムを組み合わせた場合の行動の変化、時間短縮ごとの支払える料金
⑤ 第3回 市民意識調査 (H.11.11月) 第24回研究会 (H.13.1.30)で報告	【居住者】 配布1,000票、回収509票 (回収率50.9%) 【商業者】 配布500票、回収178票 (回収率35.6%)	・地区交通計画の基本的な考え方に対する考え方、課金システムへの考え方、来訪者500～1000円の課金に対する考え方(市民も対象、金額は今後検討を前提として) ・商業者に対しては、観光客が増加するという試算結果や鎌倉地域内での混雑緩和のメリットについての考え方を追加
⑥ 鎌倉地域交通 円滑化総合実 験時調査 (H.11.11月) 第24回研究会 (H.13.1.30)で報告	【実験参加者】 配布2,408票、回収938票 (回収率39.0%) 【車での来訪者】 配布694票、回収150票 (回収率21.6%)	・各システムの評価、七里ガ浜利用者と鎌倉地域内P利用者には情報提供に関する評価 ・地区交通計画の基本的な考え方に対する考え方、500～1000円の課金に対する評価、来訪頻度と交通手段の変化

## ① 第1回市民意識調査（平成7年10月）

■ 鎌倉地域の自動車交通を抑制する方を基本とし、公平に全ての自動車を対象とし、実験によって効果や問題を確認していく方向が確認された。

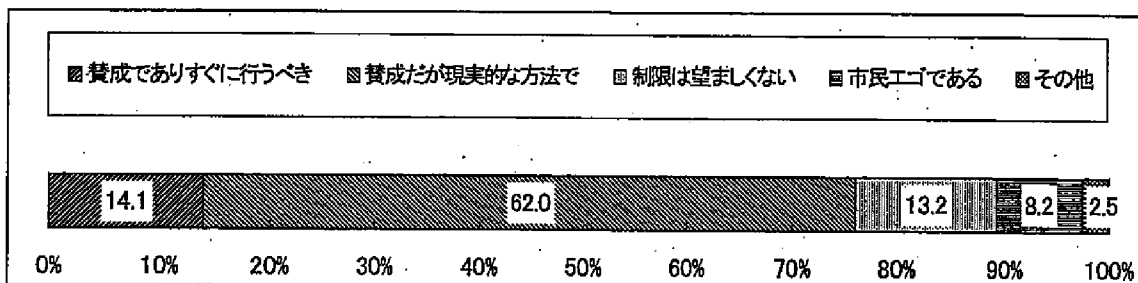
鎌倉地域の道路渋滞が非常に深刻であり、道路交通を考える上では、「安全で快適な歩行環境を作る」、「鎌倉地域の自動車交通の量を抑制する」、「子供や高齢者にやさしい公共交通を充実する」などが求められていることが把握された。

鎌倉地域への自動車の乗り入れや走行を制限することに対して、「賛成ではあるが、効果や影響を確かめて現実的な方法で」62%、「賛成であり、すぐに行うべき」14%と、約4分の3の市民が賛成していた。

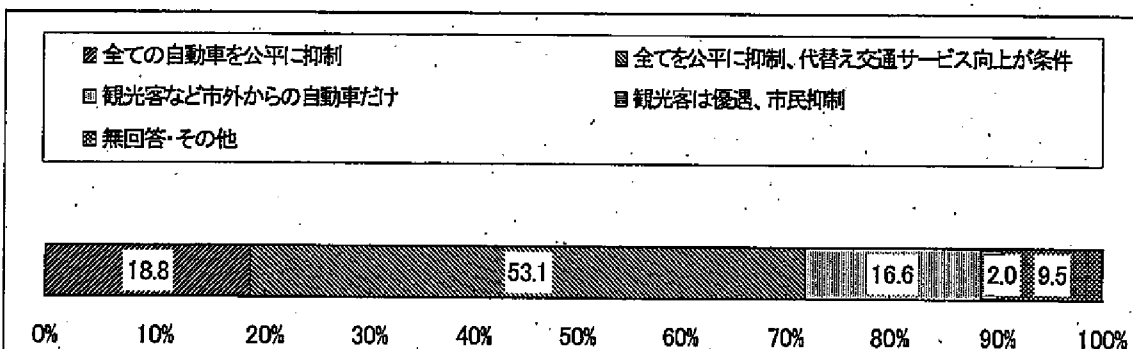
制限する対象としては、「全ての自動車の利用を公平に抑制、代替えの交通手段のサービス向上が条件」53%、「全ての自動車の利用を公平に抑制」19%で、約7割の市民が公平に抑制すべきとされていた。

制限する場合の条件としては、「実験で効果を確認し本格的に実行」50%、「曜日や時間を限定」50%、「周辺道路に情報を掲示、混乱回避」44%、「人手や予算を考慮し、長期的に継続できる対策に」36%、「鎌倉地域だけではなく、市内全体で行う」28%、「抜け道をしようとする車が居住地域に入れないようにする」25%となっていた。

### <鎌倉地域への自動車の乗り入れや走行を制限することについて>



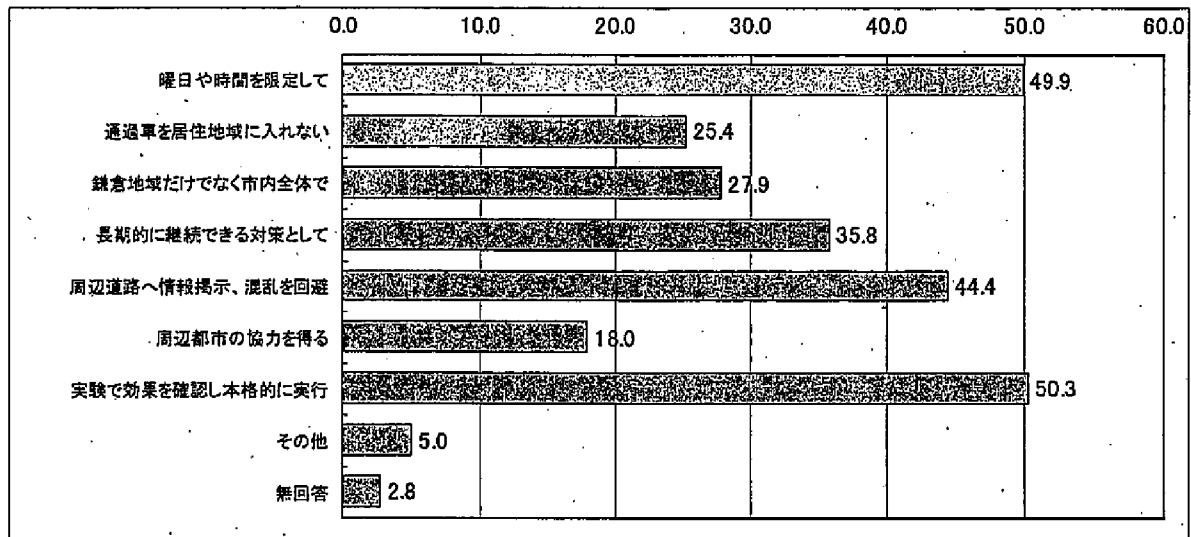
### <制限する場合の対象の考え方について>





＜鎌倉地域で自動車の乗り入れを制限する場合の条件＞

単位：%



② 第2回市民意識調査（平成8年11月）

- 居住者では、地区交通計画の基本的な考え方に賛同できる場合には、自動車から料金を徴収することに賛成できる割合が6割以上になることが把握された。
- 事業者では、関係機関との調整や必要な調査や実験を実施し、十分な話し合いがなされるのであればロードプライシングの導入は納得できると思う割合が約7割となっていた。

地区交通計画の基本的な考え方である公共交通サービスの充実により、車に頼らず生活でき、新たな観光需要を増やすという考え方に対し、居住者では「賛成できる」54%、「どちらかというとな賛成できる」23%で、76%が賛同していた。また、事業者ではそれぞれ48%、25%で、73%が賛同していた。

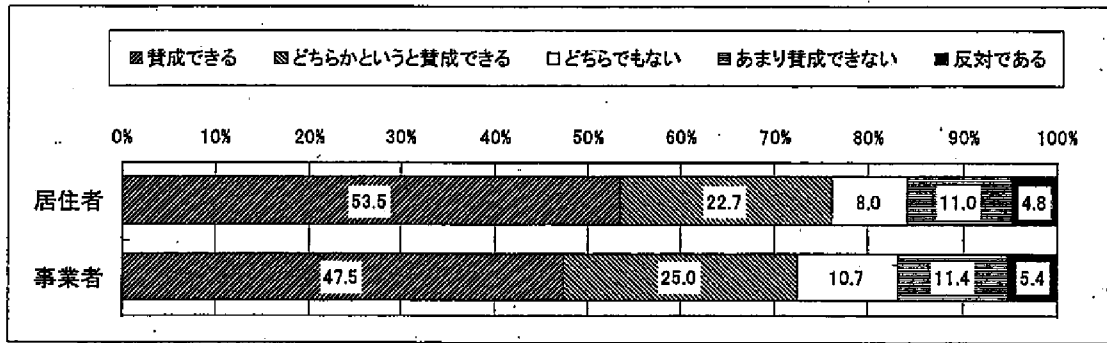
古都鎌倉の環境を守る目的で、鎌倉地域内で走行する自動車から料金を徴収することについて、居住者は「賛成できる」23%、「どちらかというとな賛成できる」17%、「どちらでもない」9%、「あまり賛成できない」31%、「反対である」21%となっており、約4割が賛同、約5割が反対の考え方となっていた。

但し、上記の基本的な考え方に賛同できる場合には、料金徴収にも賛同できる割合が高まることが把握された。

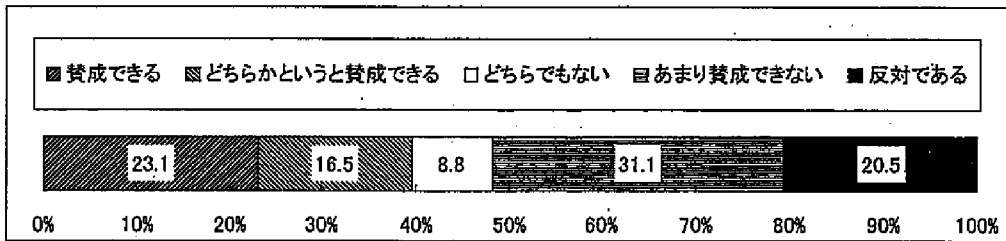
また、事業者では、関係機関との調整や必要な調査や実験を実施し、十分な話し合いがなされるのであればロードプライシングの導入は、納得できると思う割合が69%となっていた。

このため、居住者や事業者に対して基本理念や市民宣言（案）を広めていく取組みが非常に重要であるとされた。

＜公共交通サービスの充実により、車に頼らず生活でき、新たな観光需要を増やす考え方について＞



＜鎌倉地域では多くの自動車が自由に走行することに無理があるという考えに基づき、古都鎌倉の環境を守る目的で自動車から料金を徴収することについて＞

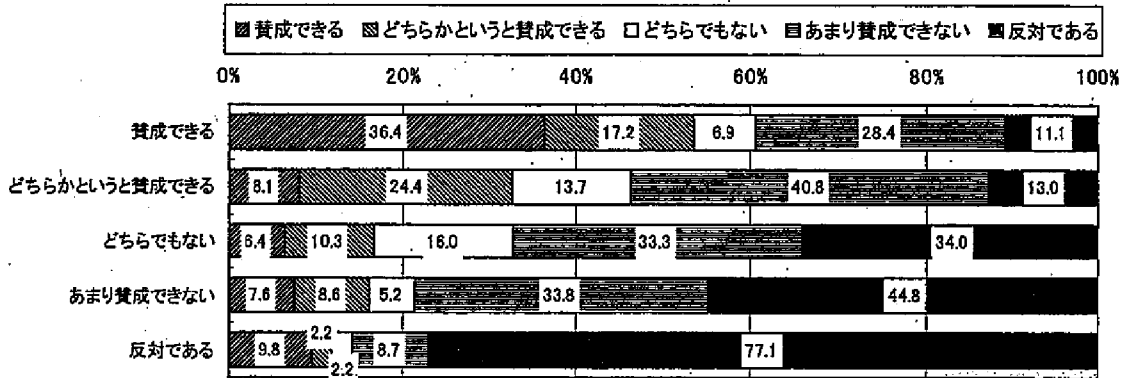


＜地区交通計画の基本的な考え方と料金徴収との関連について＞

【自動車からの料金徴収について】

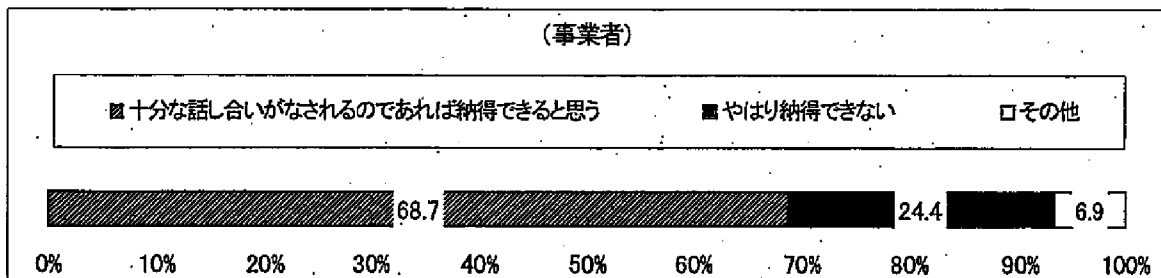
(居住者)

【地区交通計画の基本的な考え方】



＜関係機関との調整、必要な調査や実験の実施が伴う場合のロードプライシング導入について＞

(事業者)



### ③ 流入車両への意識調査（平成8年11月）

- 鎌倉地区交通計画に対して支持する割合は7割強で、提言が実現した場合には、遠方になる程に電車で来訪する割合が高くなる傾向にある。

平成8年11月の「自動車の動きに関する実態調査」において、鎌倉地域へ流入する車両に対してアンケート調査を実施した。

休日の鎌倉の渋滞解消を強く望んでいるのは、東京・千葉等の来訪者で、次いで地域内となっている。地区交通計画への支持は地域別に差は少なく、「支持できる」が約5割、「やや支持できる」が2割強で、支持する立場の人が7割強となっていた。

提言の考え方が実現した場合、来訪頻度は「今までと変わらない」が4割強で最も多いが、遠くなる程に電車での来訪が増える傾向にあるとともに、「電車を使って今まで以上に」と「来訪の回数を減らす」が6%前後でほぼ同じ割合となっていた。

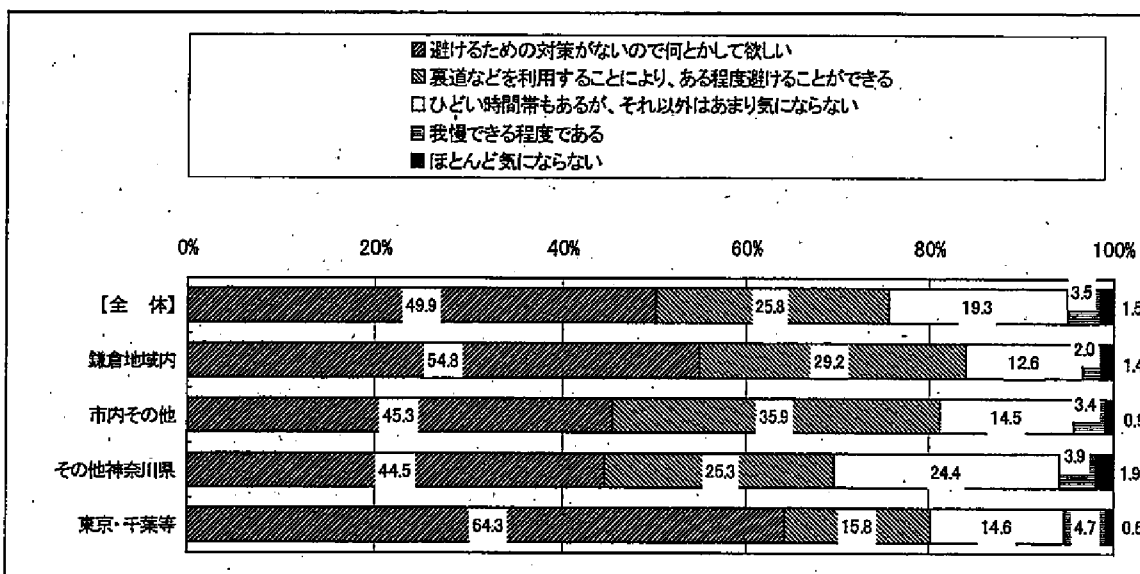
- 休日の料金徴収については、賛成の立場が3割強、反対の立場が約6割であり、渋滞の影響を大きく受ける場合には賛成の立場が約4割となっていた。
- また、鎌倉の環境保全を目的にした場合には、それぞれ4割強、5割弱となっていた。

休日の通行料金の徴収については、「どちらかというとな賛成できる」を含めて賛成が3割強、「あまり賛成できない」を含めて反対が約6割となっている。

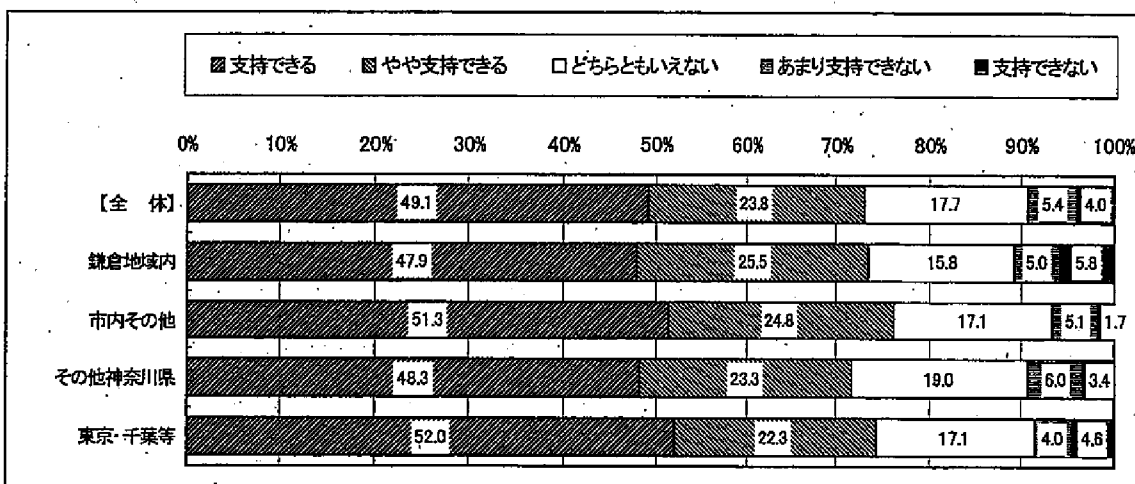
鎌倉地域の休日渋滞を「避けるための対策がないので、何とかして欲しい」と感じる場合には、賛成の立場が約4割、反対の立場が5割強となった。

また、鎌倉の環境保全を目的とした場合には、賛成の立場が4割強、反対の立場が約5割となった。

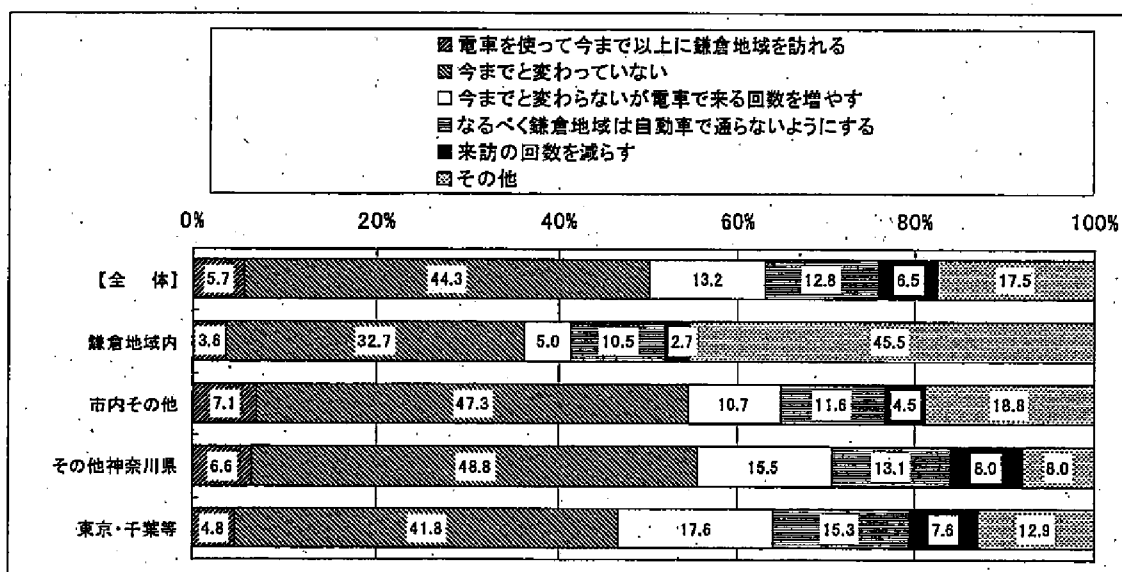
<休日の鎌倉の渋滞に対する感じ方について>



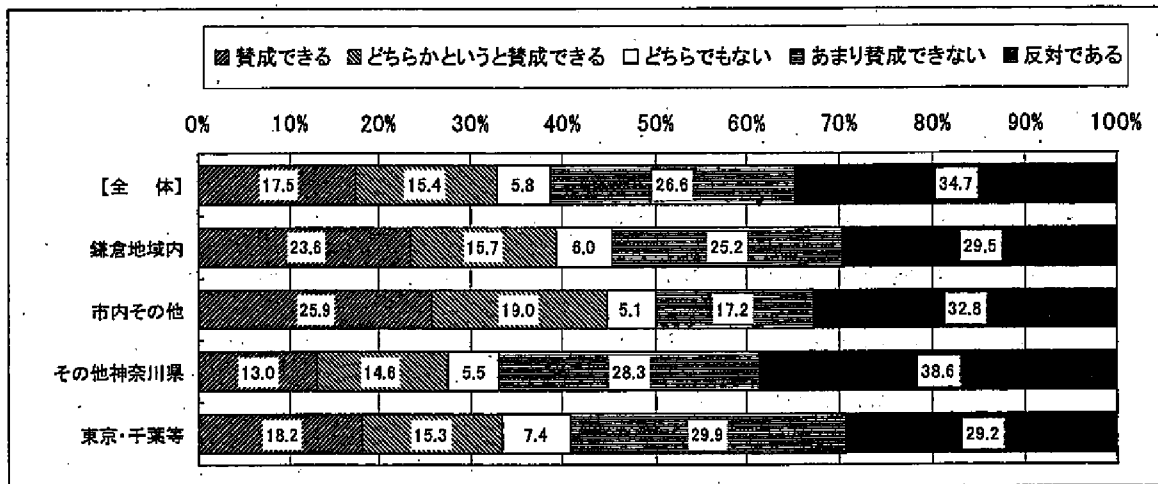
<自動車利用の抑制を基本とした古都鎌倉の計画に対する考え方について>



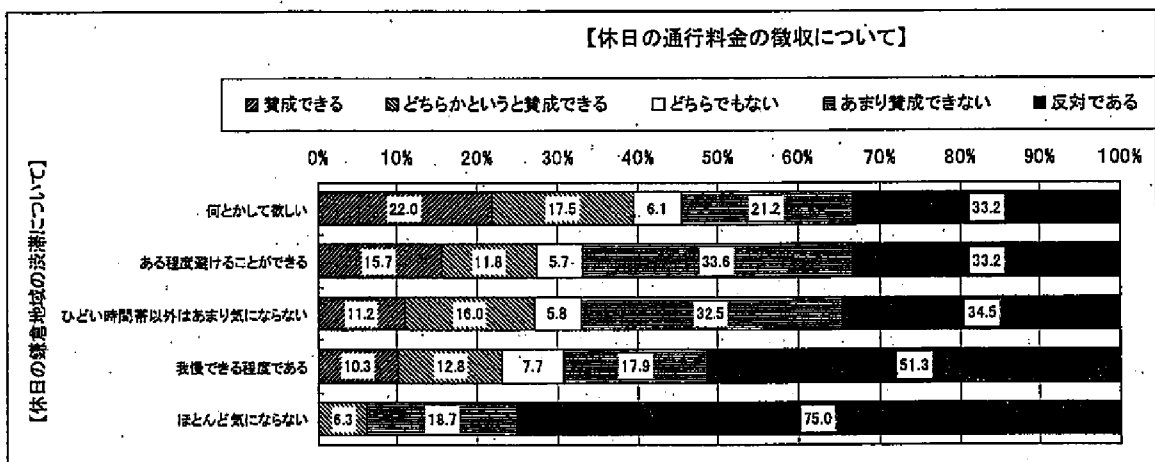
<提言の考え方が実現した場合の鎌倉地域への来訪の変化について>



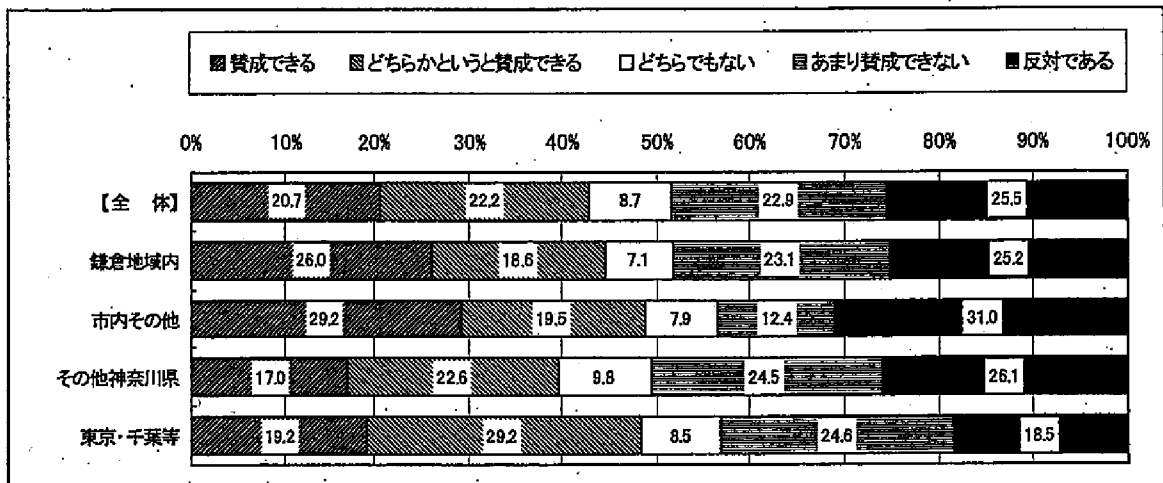
＜鎌倉地域の交通改善策として休日に通行料金を徴収することへの考え方について＞



＜鎌倉地域の休日渋滞と料金徴収との関連（クロス集計）について＞



＜鎌倉地域の環境保全を料金徴収の目的とした場合での考え方について＞



④ 公共交通乗り継ぎシステム実験時の意識調査

(平成10年5月～6月)

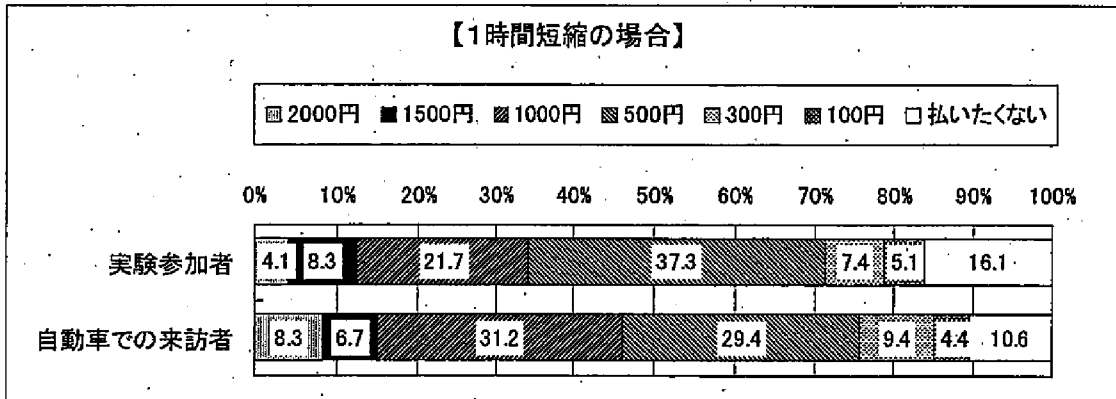
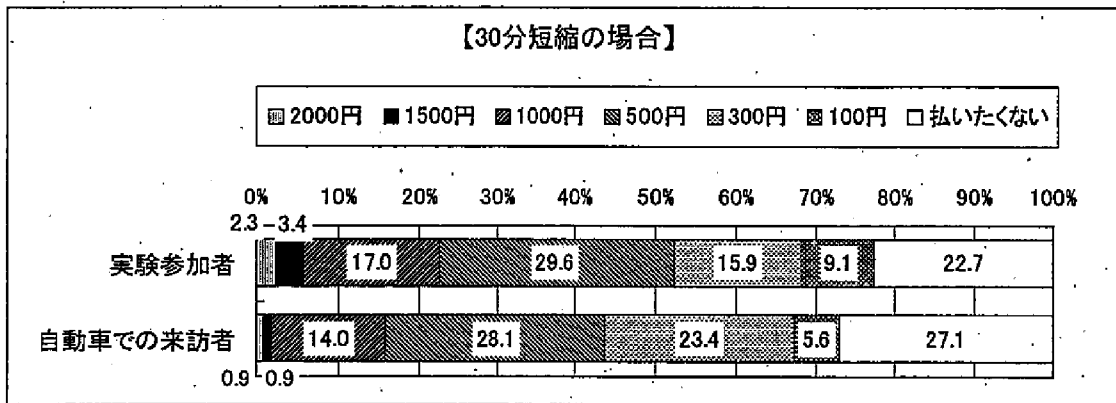
■ 鎌倉地域の周辺で料金を支払うことにより、地域内で渋滞のない道路を走れ、目的地までの時間が短縮できる場合、実験参加者と自動車での来訪者ともに、短縮時間が長くなる程「支払いたくない」とする割合は低くなり、支払える料金は高くなる傾向にある。

公共交通乗り継ぎシステム実験（平成10年5～6月）において、システム利用者（実験参加者）と、鎌倉地域内の駐車場を利用した来訪者（自動車での来訪者）に対してアンケート調査を実施した。その中で、鎌倉地域の周辺で料金を支払うことにより、地域内で渋滞のない道路を走れ、目的地までの時間が短縮できる場合（30分、1時間の2ケース）について、支払える金額を調査した。

実験参加者と自動車での来訪者ともに、短縮時間が長くなる程「支払いたくない」とする割合は低くなり、支払える料金は高くなる傾向が把握された。

短縮時間が30分の場合、両者ともに500円が約3割で最も多く、1時間になると、実験参加者は500円が3割強で最も多いが、自動車での来訪者は500円と1,000円がそれぞれ約3割となった。

<鎌倉地域の周辺で料金を支払うことにより、地域内で渋滞のない道路を走れ、目的地までの時間が短縮できる場合に支払える料金水準について>



## ⑤-1 第3回市民意識調査（平成11年11月）

### 【居住者】

- ロードプライシングの導入に対し、渋滞解消の効果や内容が納得できるのであれば、6割強が支持できる、1割強が導入しなくてもよいとなっている。
- 地区交通計画の基本的な考え方に賛成できる場合には、支持できる割合が7割強～約9割に高まる。

鎌倉地区交通計画の基本的な考え方には、多くの市民が賛成している。

- ・ 鎌倉地域の交通問題を市民参加や交通実験を通じて解決策を見出していくこと。
- ・ 自動車利用を抑制することにより、「歩行・居住環境の回復」、「公共交通機能の回復」、「スムーズな交通」を求めること。
- ・ 自動車利用の自粛を鎌倉市民が宣言することによって、「自動車利用の抑制」への理解を広く求めること。

混雑の著しい休日に限定してロードプライシングを導入することに対し、渋滞が解消できることや、内容（期間、時間帯、課金対象、料金用途）が納得できるのであれば、6割強が支持できるとしており、1割強が導入しなくてもよいとしている。

上記の基本的な考え方に賛成できる場合には、ロードプライシングを支持できる割合が高まり、特に市民宣言によって理解を広めることを支持できる場合には、約9割が支持できるとしている。

- 課金額として500円未満を含めると、5割強がよいと思う、2割強がやはり支持できないとなっている。
- 地区交通計画の基本的な考え方に賛成できる場合には、よいと思う割合が7割前後に高まる。

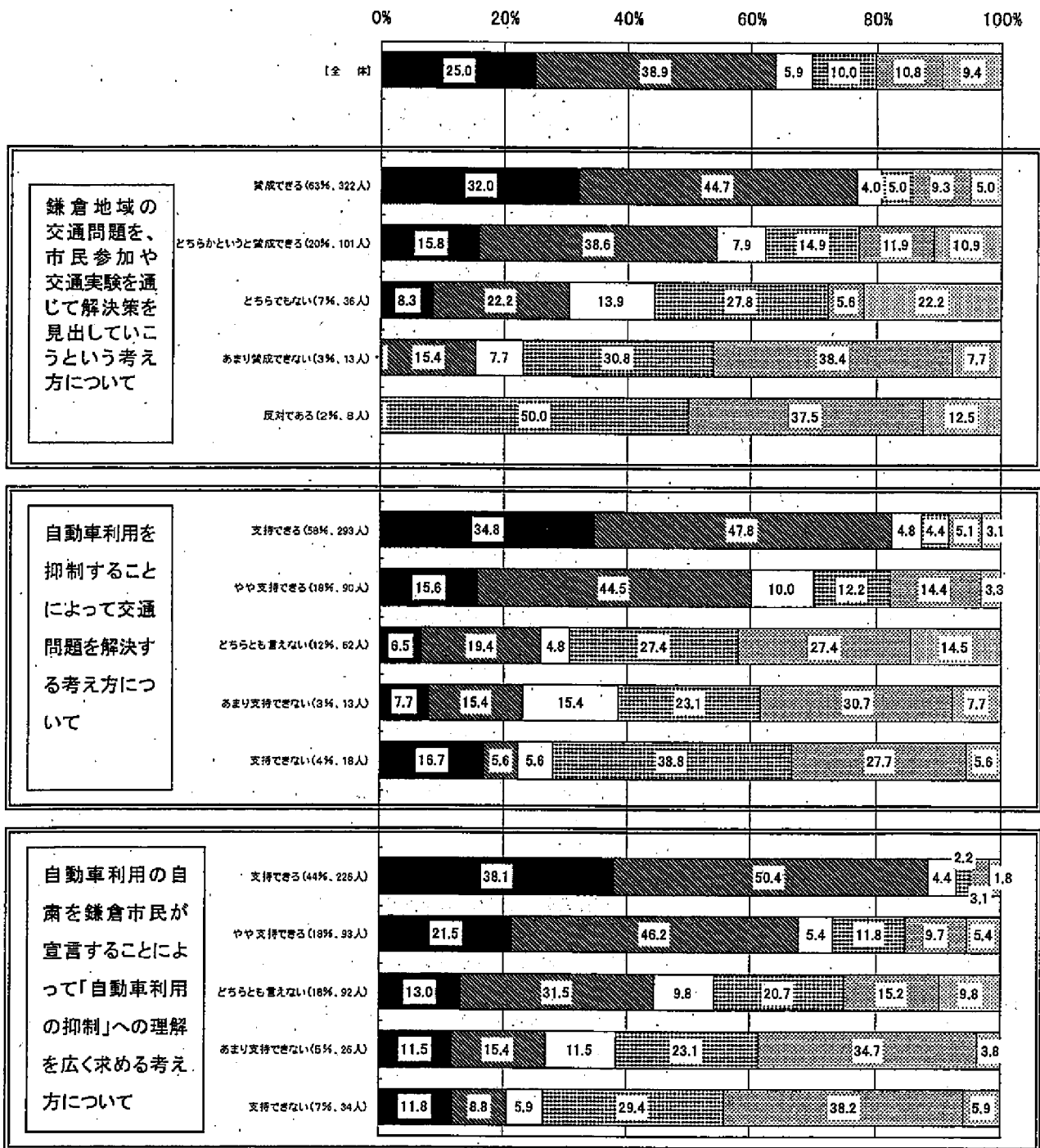
また、公共交通の利用を優先する策を十分に行い、来訪者に500～1,000円程度の課金（※4）をすることで、鎌倉地域内の交通の流れをスムーズにできるという試算結果には、500円未満であればを含めて、5割強がよいと思うとしており、2割強がやはり支持できないとしている。

（※4）居住者も課金対象とするが、その金額は今後慎重に検討をしていくという前提で質問をしている。

基本的な考え方に賛成できる場合には、よいと思う割合が高まり、特に市民宣言によって理解を広めることを支持できる場合には、7割強となっている。

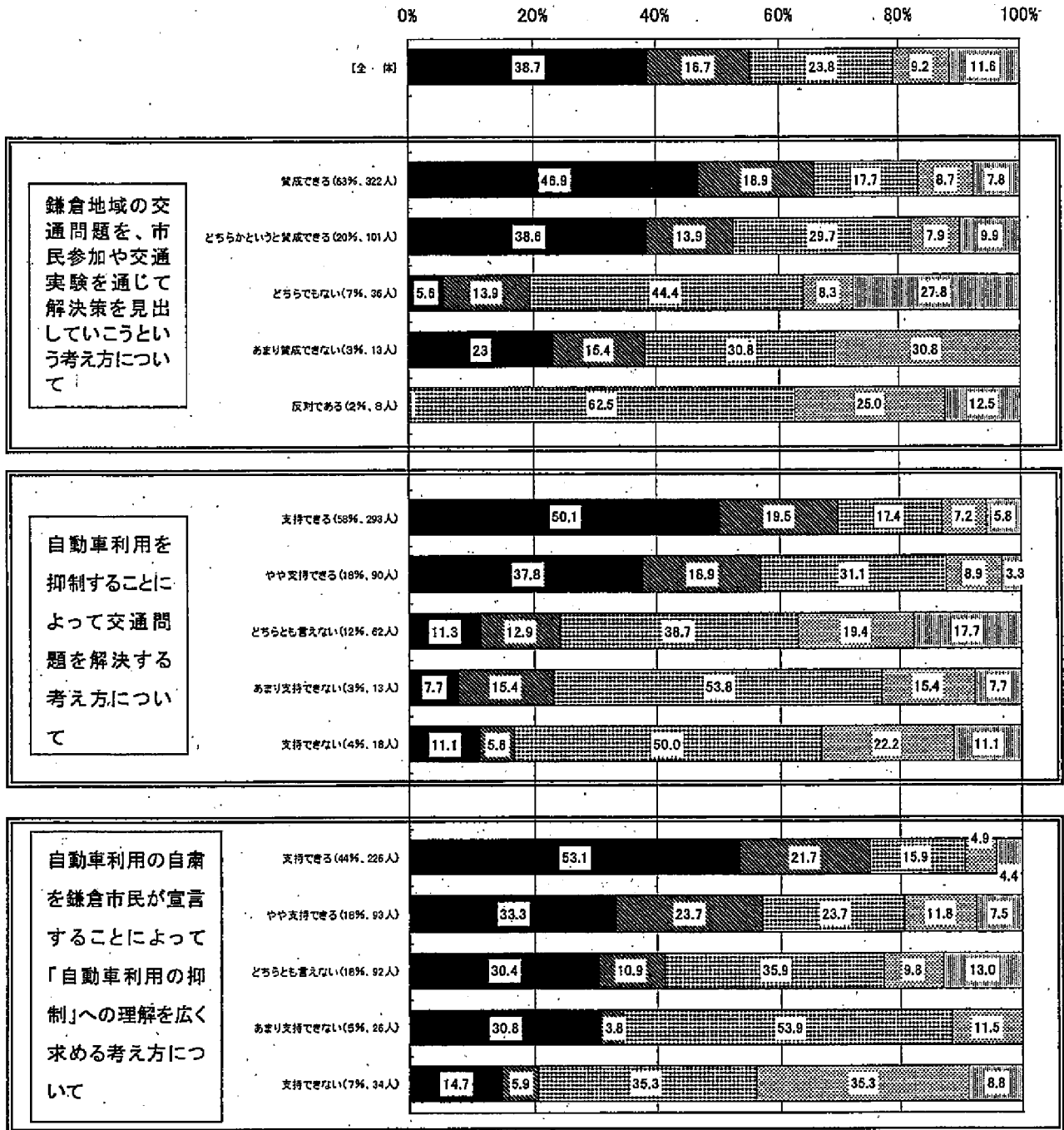
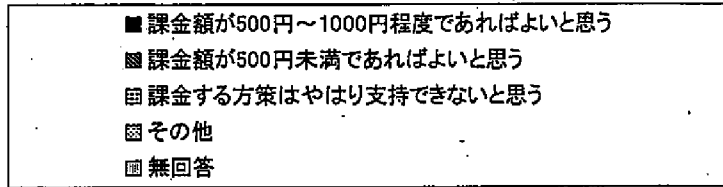
<休日の混雑の著しい日に限定して車利用に課金することで、平日並みの走行環境や安全で快適な居住環境を実現することを目標とする考え方について>

■ 観光シーズンの渋滞が解消できるのであれば、支持できると思う  
 ■ 期間、時間帯、課金対象、料金用途などが納得できるのであれば、支持できると思う  
 □ 自宅周辺はそれ程混雑してなく、抜け道も知っているの、導入しなくてもよいと思う  
 ■ 課金システムを導入するくらいなら、現状の混雑のままでもよいと思う  
 ■ その他  
 ■ 無回答





く休日の混雑の著しい日に限定して、公共交通の利用を優先する策を十分に行った上で、来訪者から500円～1,000円程度の課金をすることにより、鎌倉地域内をスムーズにできるという試算結果について（居住者も課金対象とするが、その金額は今後慎重に検討をしていくという前提で質問をしている）>



## ⑤-2 第3回市民意識調査（平成11年11月）

### 【商業者】

- ロードプライシングの導入に対し、渋滞解消の効果や取り組みへの正しい理解を前提として4割強が支持できるとしており、3割強が支持できないとなっている。
- 地区交通計画の基本的な考え方に賛成できる場合には、支持できる割合が6割強～約9割に高まる。

鎌倉地区交通計画の基本的な考え方には、かなり多くの商業者が賛成している。

ロードプライシングの導入によって「観光シーズンでもスムーズな鎌倉」の実現を目指すという考え方に対し、施策効果や十分な周知を前提として、4割強が支持できるとしており、3割強が導入しなくてもよいとしている。

基本的な考え方に賛成できる場合、支持できる割合が高まり、特に市民宣言によって理解を広めることを支持できる場合には、約9割が支持できるとしている。

- 課金額として500円未満を含めると、約3割がよいと思う、5割強がやはり支持できないとなっている。
- 地区交通計画の基本的な考え方に賛成できる場合には、よいと思う割合が約4割～6割強に高まる。

また、公共交通の利用を優先する策を十分に行い、来訪者に500～1,000円程度の課金をすることで、鎌倉地域内の交通の流れをスムーズにできるという試算結果には、500円未満であればを含めて、約3割がよいと思うとしており、5割強がやはり支持できないとしている。

基本的な考え方に賛成できる場合には、よいと思う割合が高まり、特に市民宣言によって理解を広めることを支持できる場合には、6割強となっている。

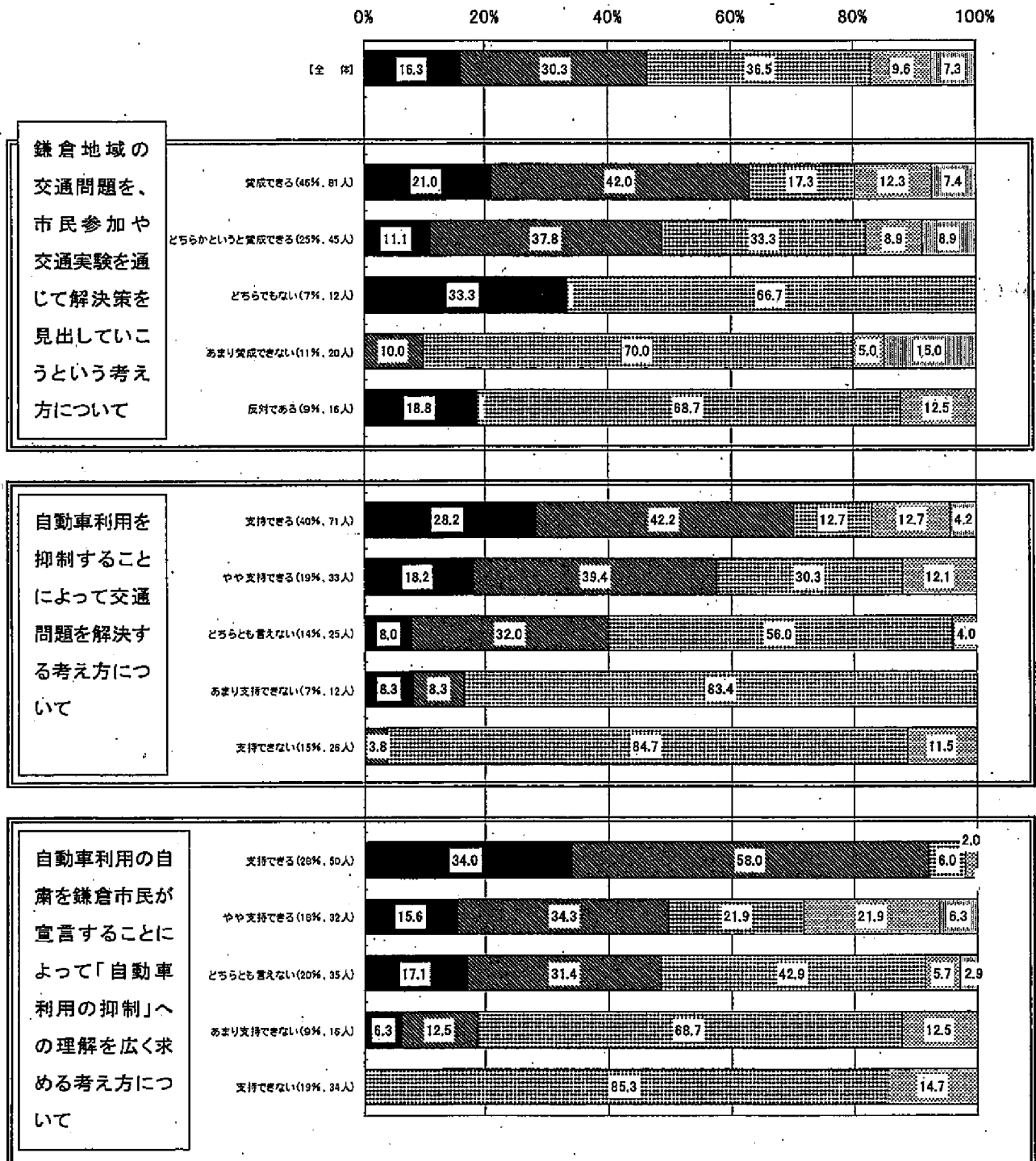
- 観光客全体が増える見込みがあれば「徒歩と公共交通を中心としたまちづくり」への支持が高く、混雑解消のメリットもあると考える商業者が多い。

徒歩と公共交通を中心としたまちづくりにより、鉄道または地域全体での観光客が増える見込みがあれば支持できるが約6割で、車での観光客が少なくなるのであれば支持できないが1割強となっている。

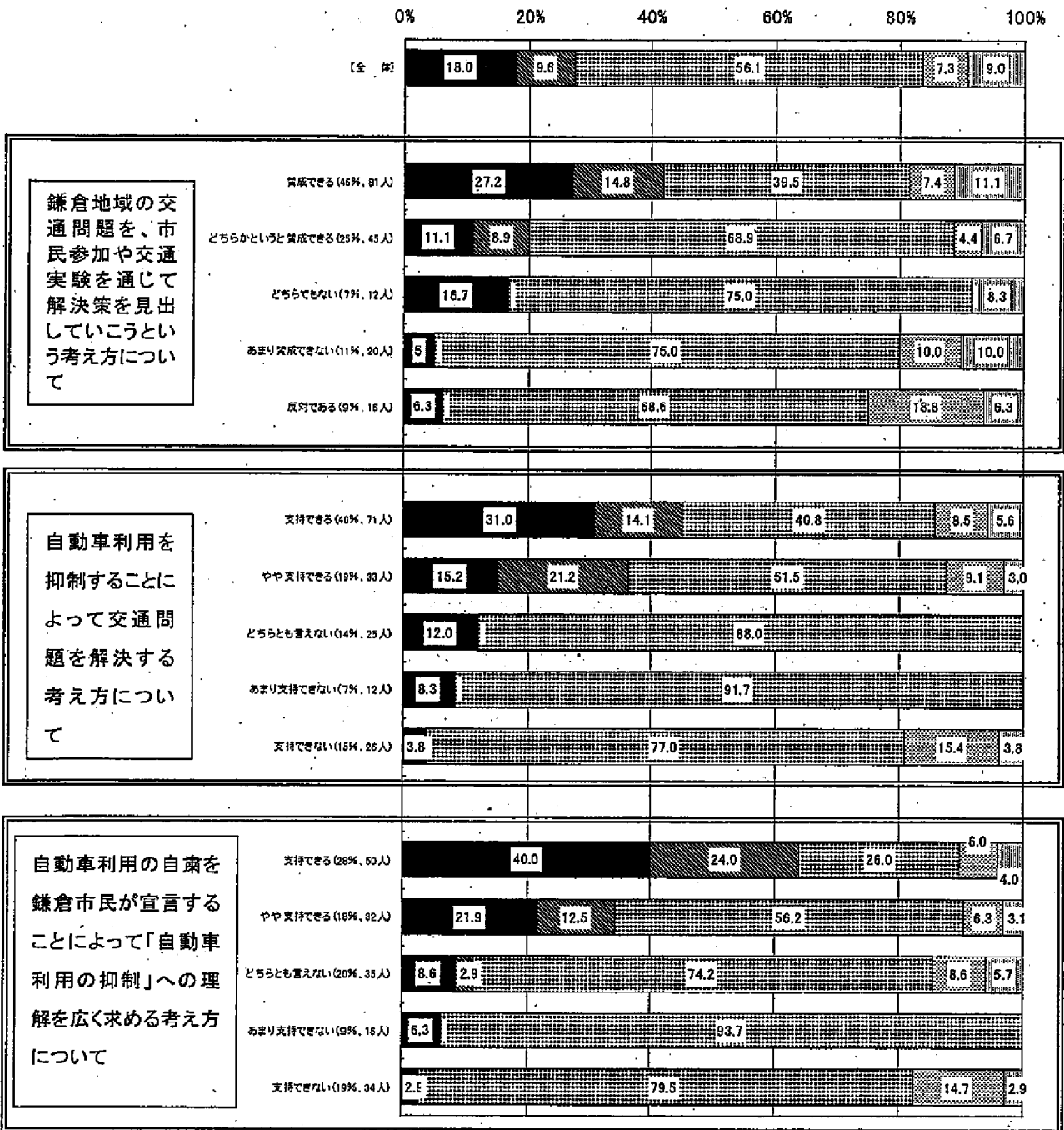
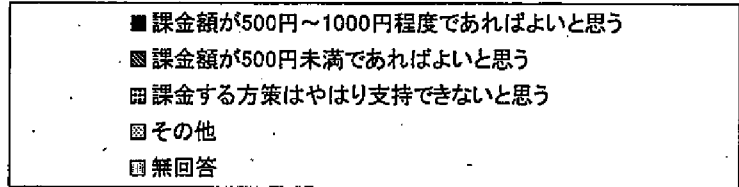
また、鎌倉地域全体での混雑が解消された場合には、増加する鉄道客を公共交通で駅から離れた場所にスムーズに運べるとともに、車での来訪者も駅から離れた場所に行きやすくなるといったメリットがあることに対して、約6割の商業者が支持しており、支持できないが約1割となっている。

＜車利用に対する課金システムが「自動車で行けない鎌倉」といったイメージを与える可能性もあるが、「観光シーズンは渋滞する鎌倉」から「観光シーズンでもスムーズな鎌倉」の実現を目標とする研究会の考え方について＞

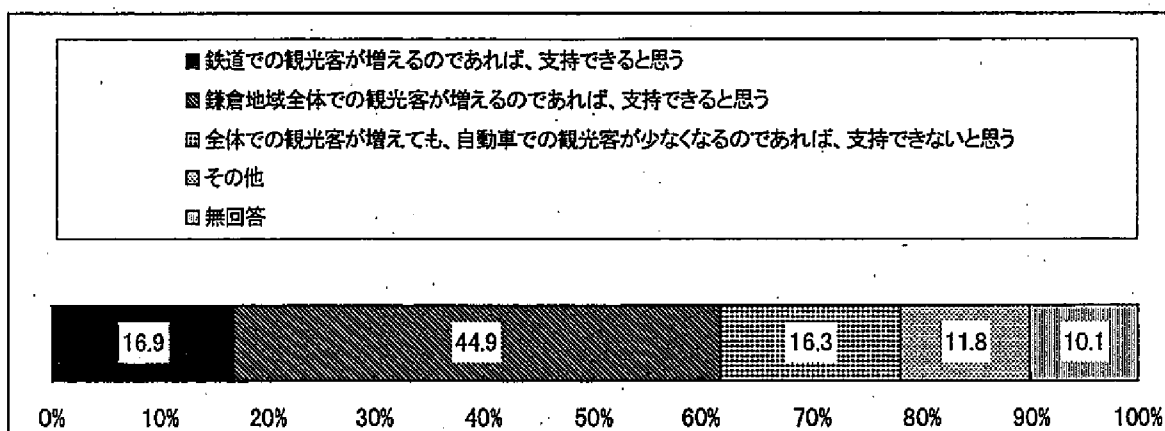
- 観光シーズンの渋滞が解消できるのであれば、支持できると思う
- ▨ 鎌倉の取り組みが正しく理解してもらえるのであれば、支持できると思う
- ▩ 「自動車で行けない鎌倉」というイメージができるので、支持できないと思う
- その他
- 無回答



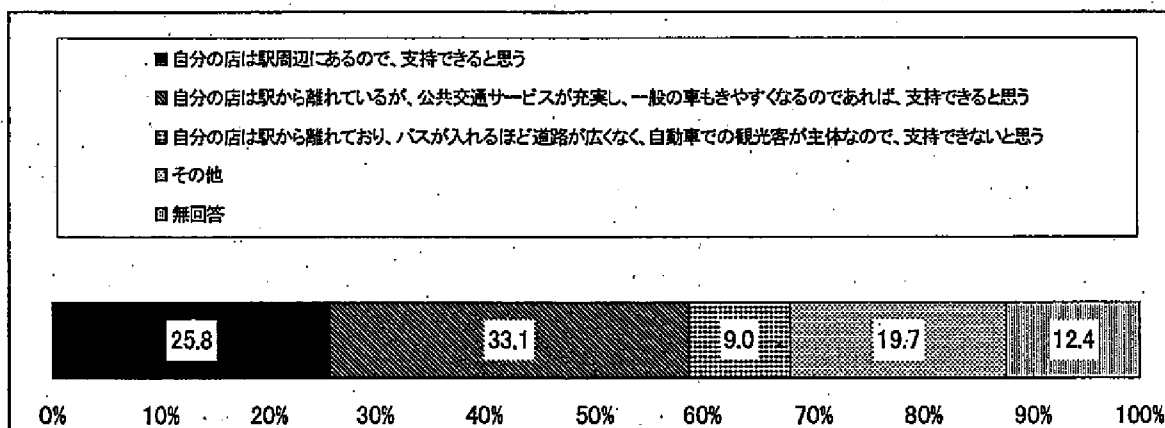
<休日の混雑の著しい日に限定して、公共交通の利用を優先する策を十分に行った上で、来訪者から500円~1,000円程度の課金をすることにより、鎌倉地域内をスムーズにできるという試算結果について>



＜観光客全体が多くなる場合「徒歩と公共交通を中心としたまちづくり」への考え方について＞



＜駅から離れていても混雑解消のメリットがあることについて（増加する鉄道での観光客を駅から離れた場所に公共交通でスムーズに運ぶとともに、車での来訪者も駅から離れた場所に行きやすくなるなど）＞



## ⑥ 鎌倉地域交通円滑化総合実験時の意識調査（平成11年11月）

### 【来訪者】

- 鎌倉地区交通計画の考え方は、時代の趨勢の中で、社会的な世論の支持を受けていると考えられる。

自動車利用を抑制することにより、「歩行・居住環境の回復」、「公共交通機能の回復」、「スムーズな交通」を求める考え方について、実験システム利用者は約8割～約9割が支持しており、車での来訪者は約8割となっている。

居住者及び商業者と比較した場合には、車で来訪した観光客でも居住者とほぼ同程度に評価しており、相対的に見ると商業者が最も厳しく評価している。

また、自動車利用の自粛を鎌倉市民が宣言することによって、「自動車利用の抑制」への理解を広く求める考え方についても、同様の傾向を示している。

このように、外部から見た場合には、鎌倉地区交通計画への支持率は高く、時代の趨勢の中で、社会的な世論の支持を受けていると考えられる。

- ロードプライシングに対して支持できる割合は低くなるが、全体的には同様の傾向を示しており、平均的な金額は概ね550円から800円の間となっている。

ロードプライシングについては、課金額が500円未満の場合を含めると、実験システム利用者は5割強～約7割が、車での来訪者は5割が支持しており、居住者及び商業者と比較した場合には、基本的な考え方と同様の傾向を示している。

具体的に金額を記入したサンプルを平均すると、概ね550円から800円の間となる。

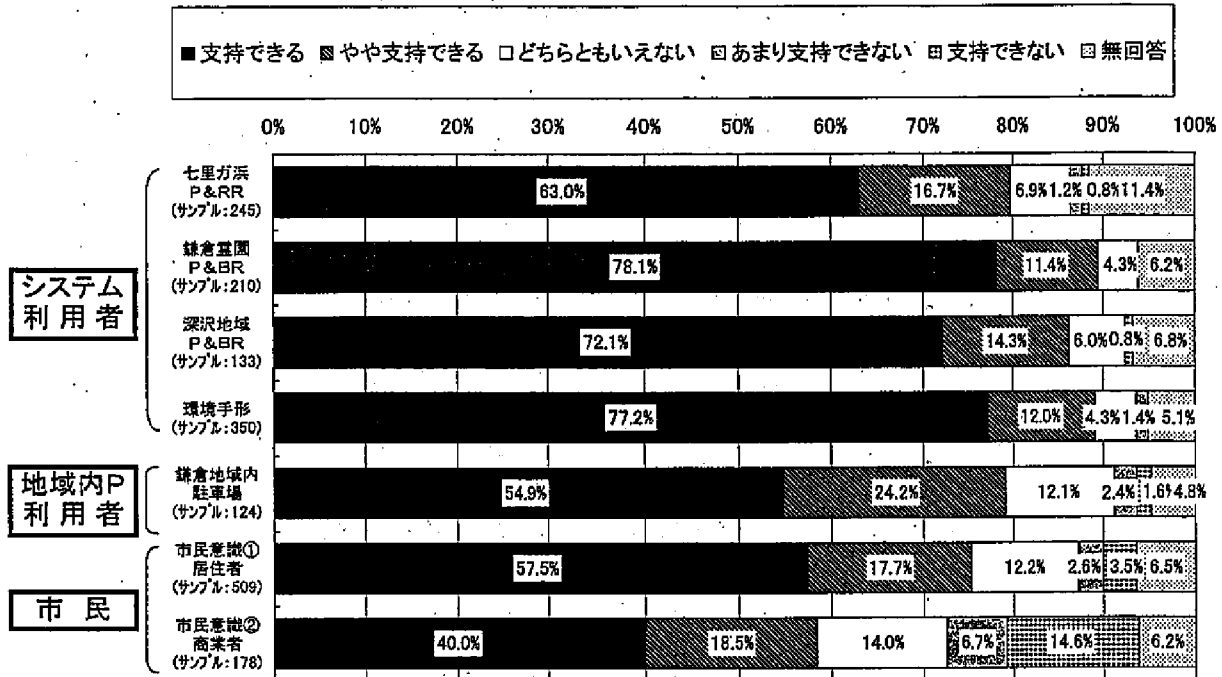
- ロードプライシングを含めた地区交通計画が実現した場合、観光客が来訪する機会が多くなり、電車やパーク＆ライド駐車場の利用が進むと考えられる。

自動車利用の課金システムによって交通渋滞を解消し、「良好な公共交通サービスの充実」や「安全で快適な歩行空間」などを提供できた場合には、実験システム利用者の約3割～約5割が、車での来訪者の約2割が鎌倉地域へ来訪する機会が多くなり、少なくなるのは、それぞれ1割前後と約2割となっている。

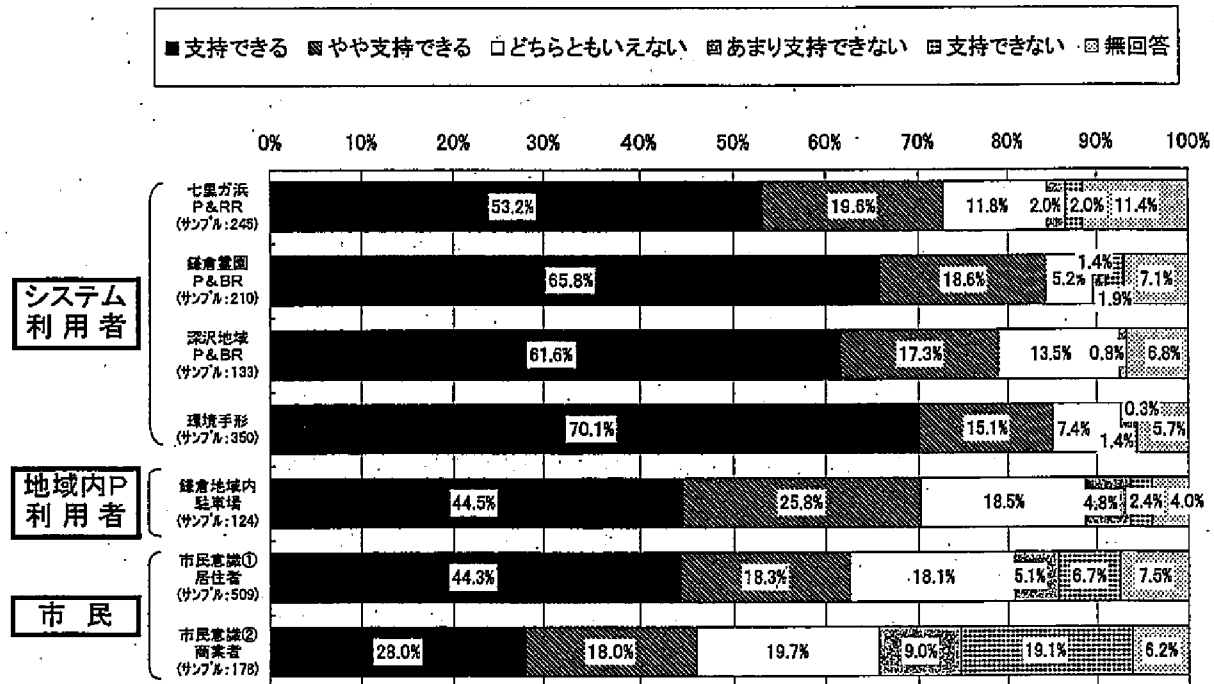
鎌倉地域内の駐車場を利用した観光客が、増加と減少の割合が同じであることから、地区交通計画の主旨に賛同する観光客が増加することにより、全体的には観光客が増えていくことが考えられる。

また、交通手段としては、鉄道やパーク＆ライド駐車場が多く利用されるようになると考えられる。

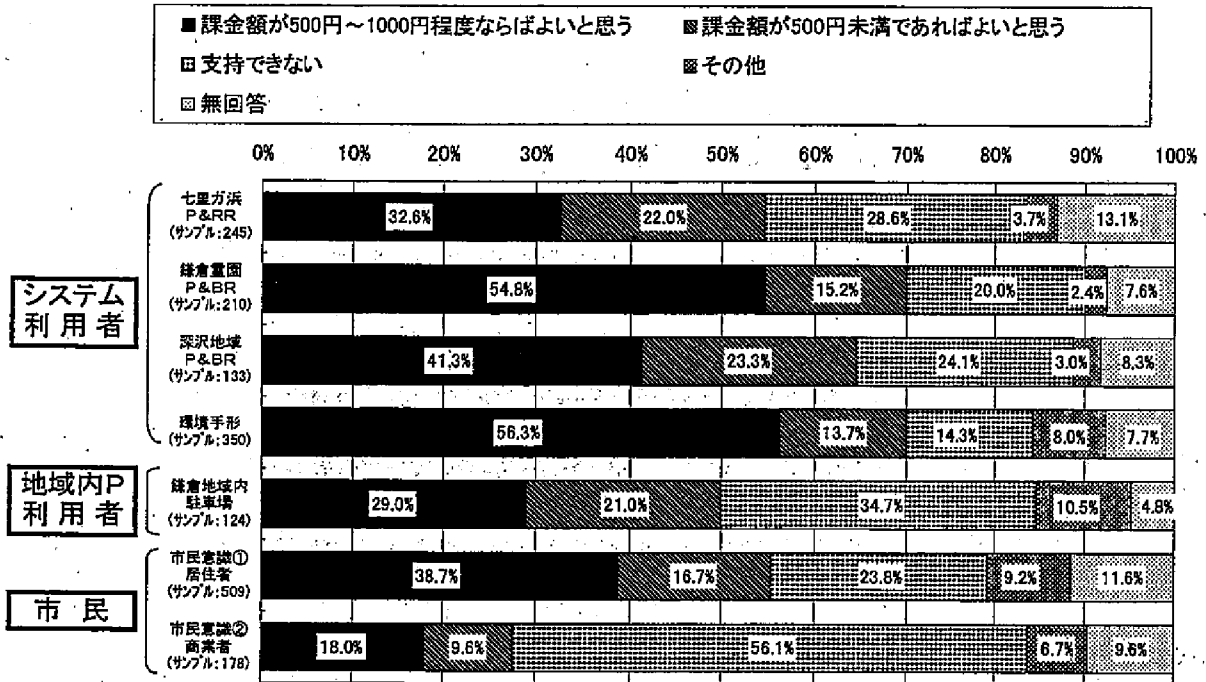
＜自動車利用を抑制することにより、「歩行・居住環境の回復」、「公共交通機能の回復」、「スムーズな交通」を求める考え方について＞



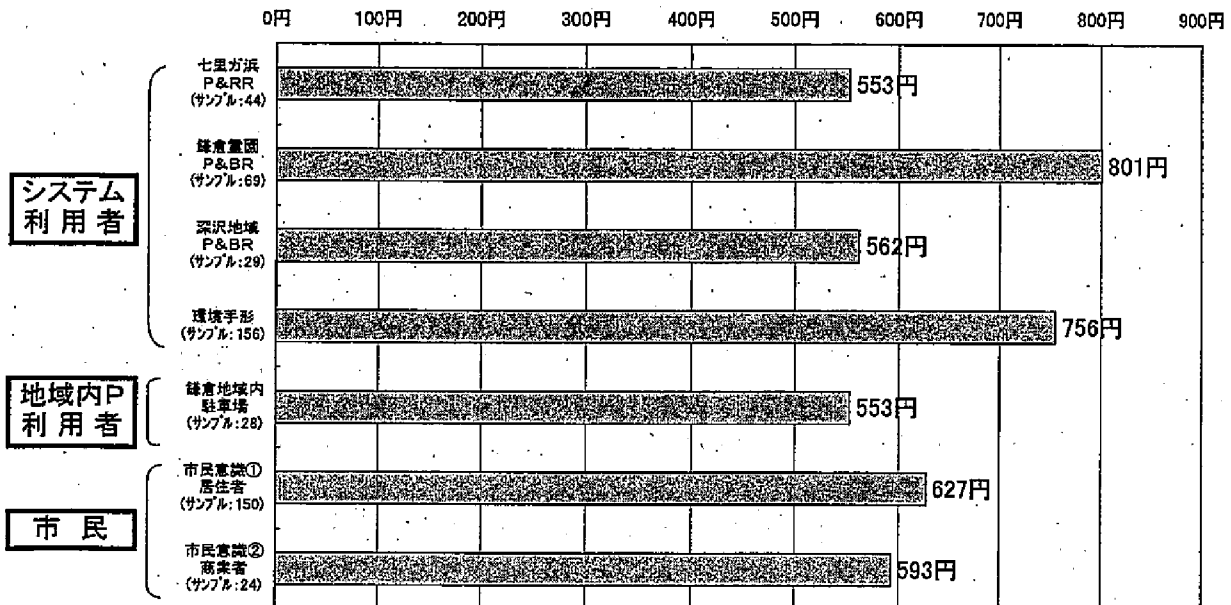
＜自動車利用の自粛を鎌倉市民が宣言することによって、「自動車利用の抑制」への理解を広く求める考え方について＞



<休日の混雑の著しい日に限定し、公共交通の利用を優先する策を十分に  
行った上で、来訪者から500円～1,000円程度の課金をすることにより、  
鎌倉地域内の交通の流れをスムーズにできるという試算結果について>



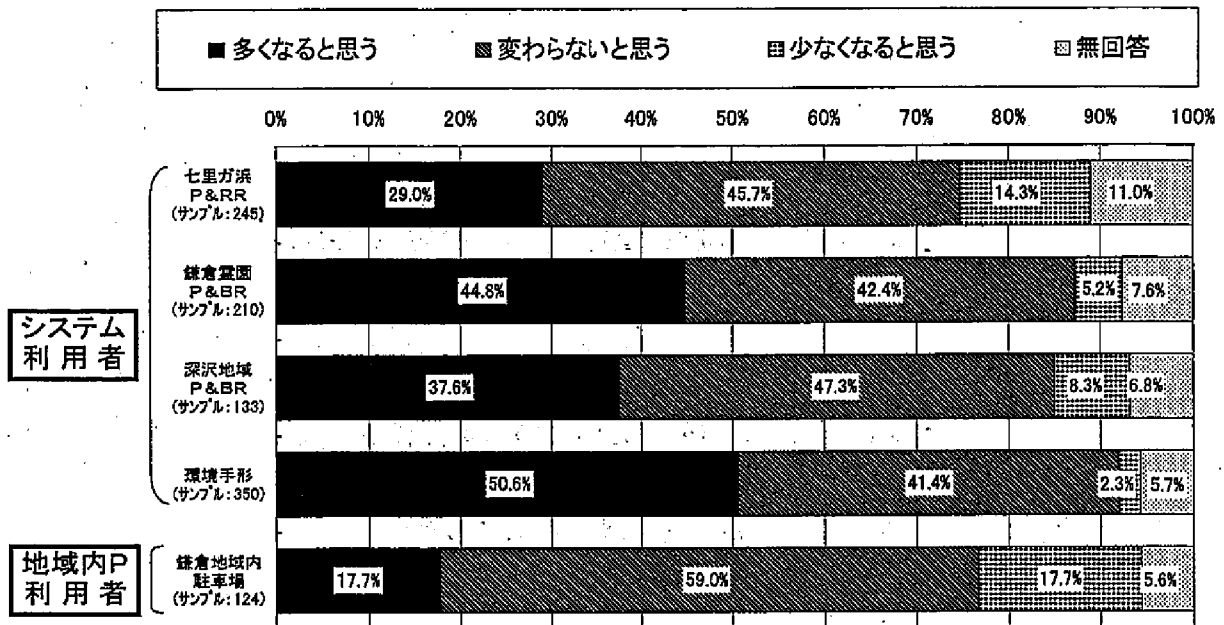
<具体的な金額について>



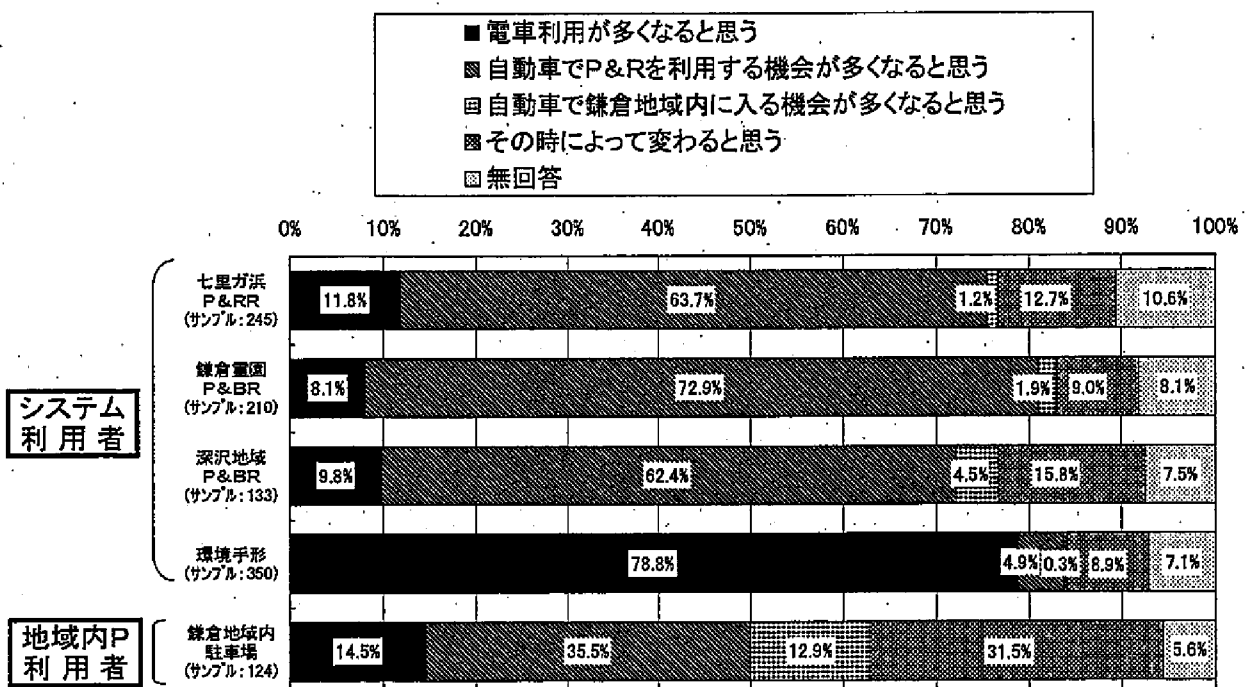
注) ここでの平均値とは、アンケート調査において具体的に金額を記入したサンプルの単純平均値である。



<自動車利用の課金によって交通渋滞を解消し「良好な公共交通サービスの充実」や「安全で快適な歩行空間」などを提供できた場合に、鎌倉を訪れる頻度について>



<同様の場合に、鎌倉を訪れる交通手段について>



## 課金（ロードプライシング）に関する設問の前提

第一回市民意識調査（平成7年10月実施）	
意識調査の目的	○第一回市民意識調査は、研究会で鎌倉地域の交通問題の解決に向けた計画検討を進めていくに先立ち、市民の意識を把握することを目的として行った。
課金に関する設問の前提	○研究会（第1・2回）での「鎌倉地域の歴史性を考慮し、鎌倉らしい交通計画の立案が必要である」、「公共交通サービスの向上と生活道路の静穏化が必要である」という議論を受けて、鎌倉地域での道路交通問題の解決の方向の一つとして、鎌倉地域への自動車の乗り入れや走行を制限することについて居住者の意識を捉えることとした。

第二回市民意識調査（平成8年11月実施）	
意識調査の目的	○第2回市民意識調査は、平成8年5月に提言1で示された、 ①地区交通計画の基本的な考え方 ②自動車利用の抑制（ロードプライシング導入の条件） ③公共交通への転換、歩行・居住環境の向上、プロモーションなどについて、市民の意識を把握することを目的として行った。
課金に関する設問の前提	○「自動車利用抑制策（ロードプライシング）」については、まだ「課金（ロードプライシング）とはどういうものか」ということを市民に伝えていない状況で、先ず「個人的に便利な自動車」から「便利さを共有する公共交通の機能回復」へと交通行動の価値観を変えることができるかどうか、といった点について居住者の意識を捉えることとした。調査にあたっては、「鎌倉地域の地区交通に関する提言の概要」をまとめ、取組みの内容を理解し、回答が得られるように努めた。

第三回市民意識調査（平成11年11月実施）	
意識調査の目的	○第三回市民意識調査は、平成11年度の社会実験を実施するに際して、 ①実験実施による交通環境及び商業環境への影響 ②自動車利用抑制策（ロードプライシング）に関する意識を把握することを目的として行った。
課金に関する設問の前提	○「自動車利用抑制策（ロードプライシング）」については、まだ内容の検討中であったことから、一般的な考え方について居住者、商業者の意識を捉えることとした。その設問では「来訪者（観光客）への課金水準」は提示したが、「市民への課金」については具体的な内容を示さず、「頻度などを勘案しながら検討を進める」旨をアンケート票に記載した。 ○このことから、研究会では、この結果は今後、施策について検討していく上での資料とし、今後、研究会においてロードプライシングの基本的な枠組みを明確にできた時点で、本格的な市民意識調査を実施することとした。

## [付属]-4 実施に移すべき施策の評価の概要

	利用者のニーズ	個々の施策の実現性と効果	市民、交通事業者等の理解・協力
①七里ガ浜パーク&レールライド	<p>○平成8年11月の社会実験では、アンケートからシステム利用者の約97%から「良かった」という感想を得た。また、自宅と鎌倉の往復を同一経路でとる車の割合が各路線共4~6割と多く、パーク&amp;ライドに適した交通行動であることが分かった。</p> <p>○平成11年11月の社会実験では、アンケートから利用者にとって社会実験時のシステム料金(1台当たり1,500円)、JRを含めた利用範囲は概ね適切であり、この料金、内容で施策として定着させていくことは可能と判断された。</p>	<p>○ゴールデンウィークや海浜レジャーで駐車場の多い夏季(7~8月)を除き、社会実験時のシステム及び現在の江ノ電の輸送力で通年実施は可能であることが確認された。</p> <p>○パーク&amp;レールライドの利用を促進するためには、「鎌倉地域内における駐車場の満空情報」や「道路渋滞情報」の提供というサブシステムを組み合わせる必要があると考えられた。</p>	<p>○施策の実施に向かっては、次の課題について、交通事業者・駐車場事業者、関係行政機関との調整を進める必要があると考えられた。</p> <p>(施策実施時の課題:終了時間、駐車場で開催イベントとの関係、通年実施における切符販売の自動化、延長料金、右折入庫に対する交通安全性の確保)</p> <p>なお、上記の課題については、平成11年度社会実験後、交通事業者、駐車場事業者との調整が進められている。</p>
②鎌倉フリー環境手形	<p>○平成10年5月の社会実験では、実験期間中の利用者数は16日間で3,795人だった。</p> <p>○平成11年11月の実験では、実験期間中の利用者数は1ヶ月で8,375人と多くの人に利用された。</p> <p>○アンケートでは、システム利用者の約77%から「良かった」という感想を得た。また、利用者にとって社会実験時のシステム料金(500~550円)、江ノ電、JRを含めた利用範囲は概ね適切であり、この料金、内容で施策として定着させていくことは可能と判断された。</p>	<p>○社会実験時のシステムで通年実施は可能であることが確認された。</p> <p>○アンケートから「バスが円滑に走行できる状況となった場合」利用者が約2割増加することが分かった。このことから、環境手形の利用を促進するためには、鎌倉地域内の公共交通の走行環境の整備が必要であると考えられた。</p> <p>○アンケートでは、利用者の約66%が出発点で環境手形が販売された場合、「鉄道利用促進の動機づけになる」と考えていることが分かった。出発点からの環境手形はニーズもあり、別途検討が必要であると考えられた。</p>	<p>○施策の実施に向かっては、既存切符との競合関係、実施期間、販売方法等について継続的なシステムにするための調整が必要と考えられた。</p> <p>なお、上記の課題については、平成11年度社会実験後、交通事業者との調整が進められている。</p> <p>○乗合タクシーについては、社会実験のアンケートでは約68%が「とても便利であった」と考えていることがわかった。しかし、事業者へのヒアリングより、現在の金額では事業採算を確保することは困難であり、運営費用の確保が課題であると考えられた。</p>
③鎌倉参道線での公共交通優先レーン (下馬から鎌倉駅間)	<p>○研究会は、公共交通の優先方策として、路線バスやシャトルバス(ミニバス)等の主軸である鎌倉参道線にはバス専用レーンを導入することを提言している。</p> <p>○オムニバスタウン計画の中では施策の一つとして、具体化が位置付けられている。</p>	<p>○平成10年5月(土日曜日の4日間)の実験では、実験区間(約400m)のバスの平均通過時間は、一般車に比較して約1分間短縮し、走行性の向上に効果があることが確認された。</p> <p>○シミュレーションから公共交通専用レーンの設置は、バスの走行性を向上させるのに対し、一般車にはそれほど影響を与えないとの結果が得られた。</p>	<p>○施策の実施に向けて、交通事業者、関係行政機関との調整が進められている。</p>
④海浜公園パーク&バスライド	<p>○平成11年11月の社会実験では、パーク&amp;バスライドは利用者への情報提供が不十分なこともあって、利用者の数は必ずしも多くなかったが、利用者の評価は高く、実験時程度のシステム料金(1台当たり1,000円)であれば利用が期待できると考えられた。</p> <p>○アンケートから鎌倉圏ではシステム利用者の約96%が、深沢地域では約87%から「良かった」という感想を得た。</p> <p>○平成11年11月の社会実験では、シャトルバスを適正な料金で運行できれば、乗換えの可能性はあると考えられた。</p>	<p>○海浜公園でのパーク&amp;バスライド及びシャトルバスについては社会実験は行っていないが、これまでの社会実験において、パーク&amp;バスライドへのニーズ及びシステムが確認されていることから施策の実現性は確認されている。</p>	<p>○平成11年度の社会実験では、施策の実施に向かっては、次の課題について、交通事業者、駐車場事業者、関係行政機関との調整を進める必要があると考えられた。</p> <p>(施策実施時の課題:駐車場の場所をわかりやすく伝える方法の検討、シャトルバスを時間通り走らせること、シャトルバスの運行などに係る運営費用の確保、継続的に利用できるパーク&amp;ライド駐車場の確保、システムの周知やPRの方法)</p> <p>○上記の課題については、神奈川県、交通事業者と海浜公園でのパーク&amp;バスライドの実現に向けた調整が進められている。</p>
⑤シャトルバス(海浜公園から鶴岡八幡宮を循環)	<p>○研究会は、下馬交差点の交通処理能力を高めるために、踏切と連動させた信号制御を行い、公共交通、一般車が円滑に走行できるようにすることを提言している。</p>	<p>○社会実験は行っていないが、施策の具体化に向けて交通管理者(県警察本部、所轄警察署)、江ノ島電鉄と調整を行っている。</p> <p>この結果、技術的には江ノ電踏切と下馬交差点の信号の連動による交通状況の改善は可能であるとの見解を得ている。</p>	<p>○技術的な可能性については、一度協議を行っているが、平成10年2月に信号現示の地域制御化が図られているなどの状況変化が見込まれることから、再度、施策の実施について江ノ島電鉄、道路・交通管理者と調整を行う必要がある。</p>
⑥円滑な交通制御(下馬交差点)	<p>○研究会は、下馬交差点の交通処理能力を高めるために、踏切と連動させた信号制御を行い、公共交通、一般車が円滑に走行できるようにすることを提言している。</p>	<p>○研究会では取組みを理解して頂くとともに、鎌倉の魅力を高めるプロモーションの重要性が指摘されており、可能なものから実施することとしている。</p>	
⑦プロモーション(可能なものから実施)	<p>○研究会では取組みを理解して頂くとともに、鎌倉の魅力を高めるプロモーションの重要性が指摘されており、可能なものから実施することとしている。</p>		

# [付属] -5 バス追い越し現示導入の必要性と実験計画 の考え方

## (1) バス追い越し現示導入の必要性と提言1での考え方

### ① 金沢鎌倉線における交通の状況

- 金沢鎌倉線での日・祭日の道路混雑は、バスの走行に対して著しい影響を与えており、通常であれば約15分が、8倍の2時間もかかることがある。
- また、金沢鎌倉線沿いの浄明寺・二階堂地区では道路混雑により車での移動をあきらめる人が多く増えており(図2)、十二所・浄明寺地区では住民の半分以上が「現在の交通問題は耐え難いほど深刻で、即刻手を打つべきである」と考えている。

図1 金沢鎌倉線でのバスの運行状況(平成8年11月3日(日)) / バス走行速度 図1

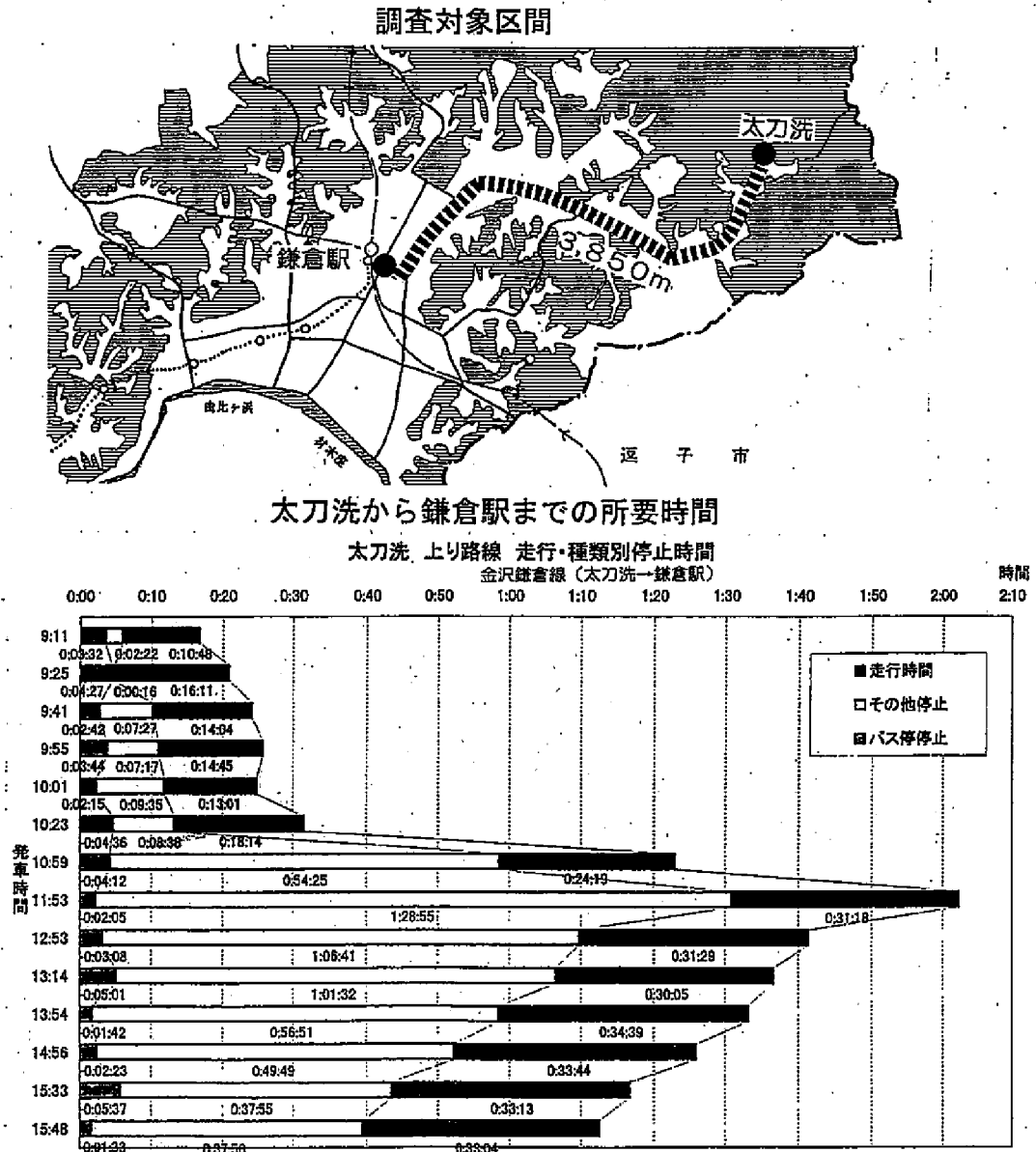


図2 道路の混雑により車での移動をあきらめた自動車交通需要の分布  
(平成8年11月3日(日) / GAR-OD 調査より)

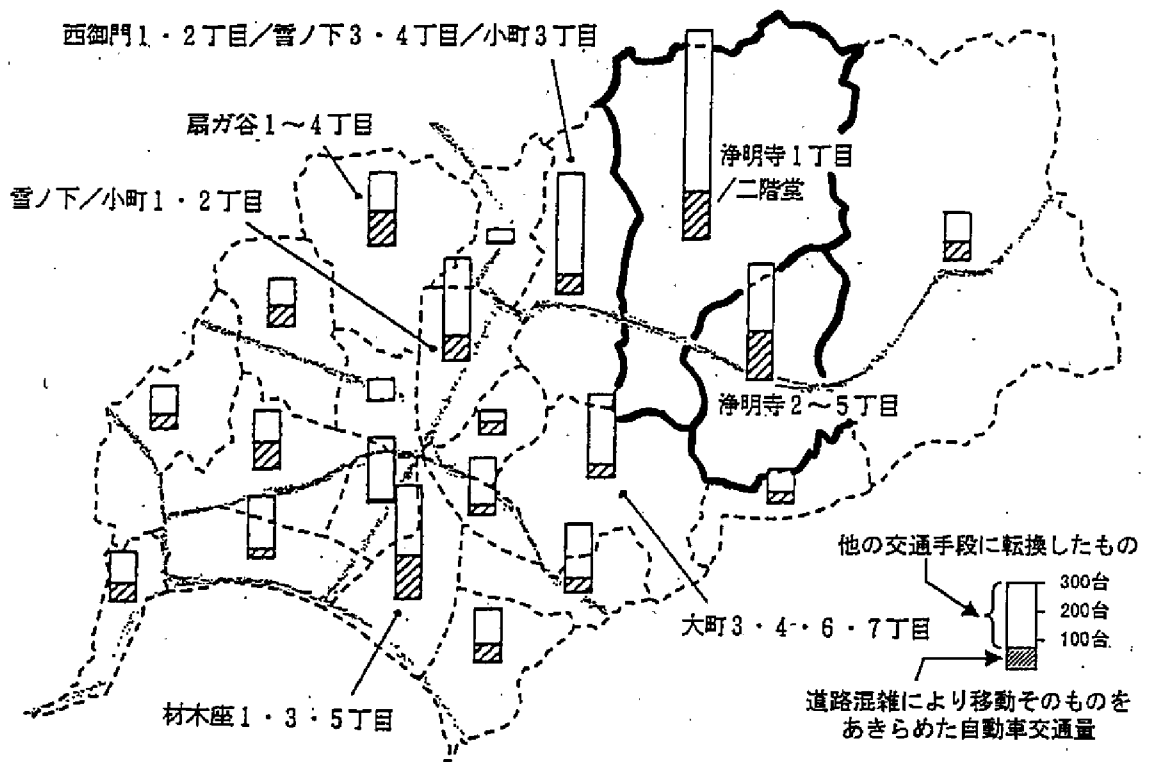
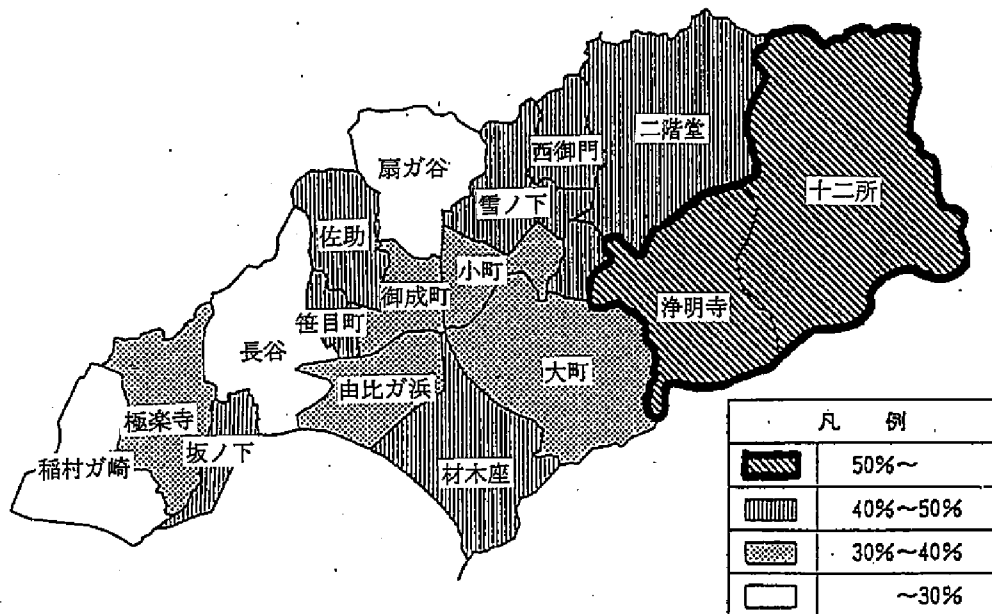


図3 現在の交通状況に対する市民意識 (平成7年度・第1回市民意識調査より)

「耐え難いほど深刻であり、即刻手を打つべきである」と感じる人の割合



## ② 提言1におけるバス追い越し現示の提案

- 提言1では、現在の道路や駐車場を活用しながら、交通問題を短期的に改善していく20の施策を提言した。
- 鎌倉地域内の中でも渋滞による影響が大きく、公共交通の円滑な走行環境を保つために、道路整備以外に方法のない金沢鎌倉線において、バス優先走行策として「バス追い越し現示」を提案した。

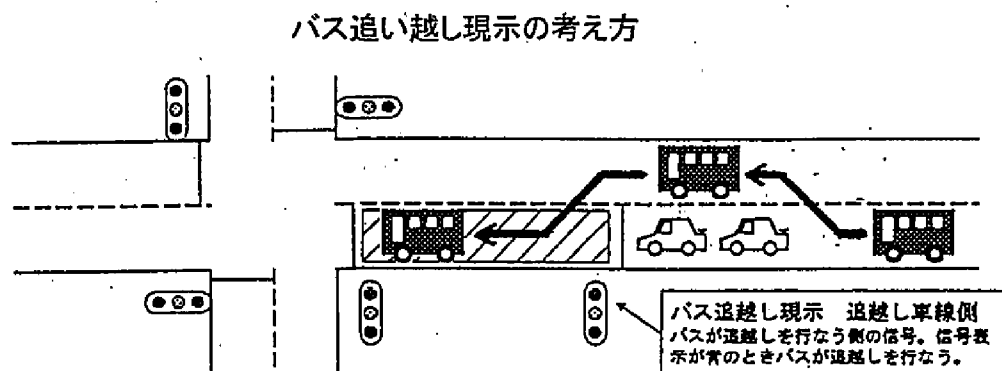
提言1における金沢鎌倉線でのバス追い越し現示



## (2) バス追い越し現示の概要と導入効果

### ① バス追い越し現示の考え方

- バス追い越し現示は、バス専用道路やバス専用レーンが設置できない2車線道路で、バス追い越し専用信号により、対向車線を一時的にバスの通行レーンとし、バスを優先的に走らせる方策である。
- この方策は、渋滞している車線に対し、反対側の車線の自動車交通量が少ない場合に検討できるものである。



### ② 金沢鎌倉線における導入効果

- 金沢鎌倉線に公共交通優先方策としてバス専用レーンとバス追い越し現示を導入した場合をシミュレーションすると、明石橋から八幡宮前交差点までのバスの所要時間は108分から31分へと、約3分の1に短縮されると予測される。
- また、対向車線では、所要時間が6分から13分が増えるが、それほど大きな影響は与えないと予測される。

バス優先方策による平均旅行時間の変化（明石橋～八幡宮）

区分	時間帯	適用前	適用後
バス	(混雑時/12:00~13:00)	108分 (1.7km/h)	31分 (6.2km/h)
一般車	(混雑時/12:00~13:00)		91分 (2.1km/h)
対向車線	(全時間帯/9:00~17:00)	6分 (32.0km/h)	13分 (14.8km/h)

### (3) 実験の位置付けと目的

#### ① 位置付け

バス追い越し現示は、これまでに運用の実績がなく、導入に向けては法的な問題、安全性に係わる技術的な問題、市民等のコンセンサスなどの課題がある。

このような状況を踏まえ、今回の実験を次のように位置づける。

- 本格実施に向けては様々な課題があるが、関係者間で共通の問題意識を持ち、かつ向上させて、本格実施へのきっかけをつかむための実験
- 本格実施には新しい技術の開発が必要だが、それに取り掛かる社会的な機運を高めるために、人海戦術などの簡易的な手法で効果や影響を確かめる実験

#### ② 目的

##### ア システム導入の効果や影響を確認する

- ・ 車の動きを再現するシミュレーションでは、バスの走行環境はかなり改善され、一般車に対しても大きな影響はないと予測されているが、実際の効果や影響はわかっていないので、実験を通じて確かめる。
- ・ また、実験で得られるデータをもとにして、シミュレーションの精度を高め、効果や影響をより正確に予測することに役立つ。

##### イ システム導入時に必要な安全対策を確認する

- ・ バス追い越し現示は、対向車線上にバスを走らせるので、安全性を確保することが非常に大切である。
- ・ 接続する道路や家屋からの車、自転車や人をどのように誘導するか、路上駐車やバスを追随する車をどのようになくすか等、必要な安全対策を確かめる。

##### ウ 沿道の住民や観光商工業者、利用者の意識を確認する

- ・ バス追い越し現示では、実施している時間帯は、バスが対向車線を走行している間、一般車は対向車線に進入できなくなり、路上での駐停車が厳しく規制されることになる。
- ・ また、歩行者や自転車利用の人も、新たな交通ルールが必要になる。
- ・ このため、公共交通を優先するために制約を受けることについて、沿道の住民や観光商工業者、道路の利用者の意識を確認する。

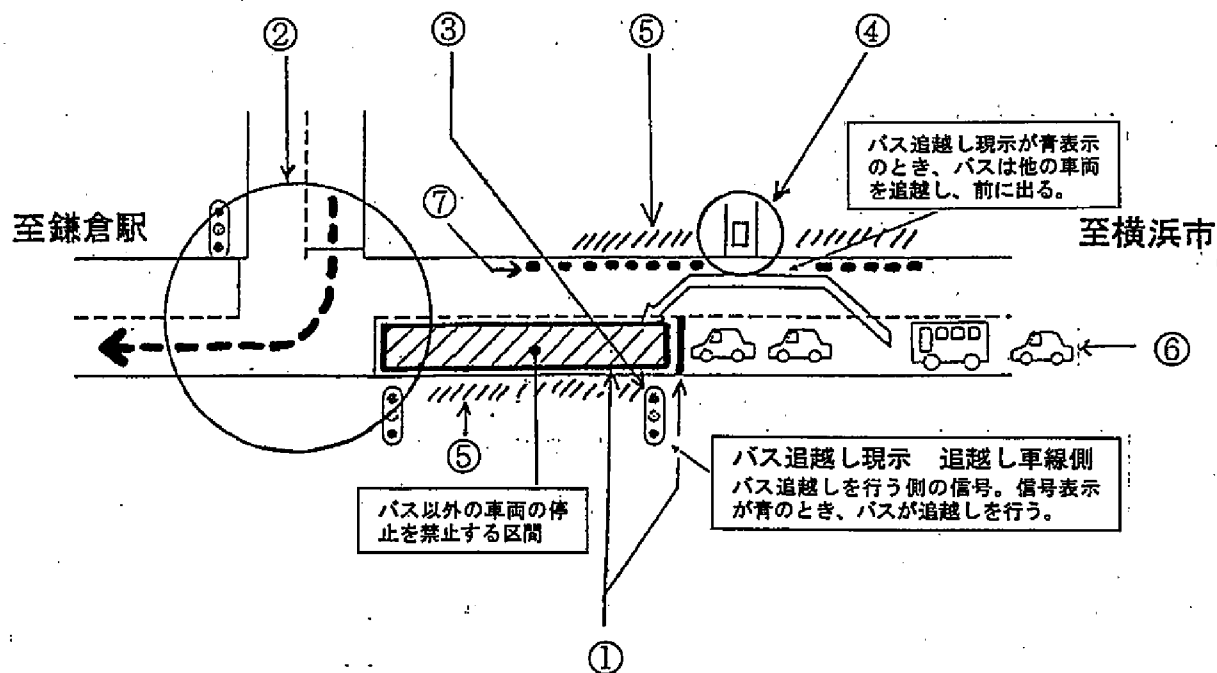


#### (4) 実験の枠組み

- 金沢鎌倉線を実験の対象として検討を進める。
- 金沢鎌倉線では、既設信号の交差点形態がT字路であり、既設信号部分で集中的に制御することによりシステム自体が簡素化され、実験が実施しやすくなることを考慮し、既設信号を活用してバスを前に出させる仕組みを検討する。

- ① バス追い越し現示用の停止スペースの確保（道路のマーキングなど）
- ② 既存信号の制御
- ③ 実験用の信号の設置（または、交通管理者等による制御）
- ④ 信号が設置されていない沿道接続道路での車両・自転車・歩行者の制御
- ⑤ 沿道施設及び家屋からの車両・自転車・歩行者の制御
- ⑥ バスを追従する車両の制御
- ⑦ 沿道の駐停車車両の制御 など

金沢鎌倉線で考えられる仕組みと実験方法（番号は上記記述と対応）



## (5) 実験の検討を進めて行くに際しての課題

バス追い越し現示の施策及びそのための実験は、様々な重要な課題を伴うため、特に交通管理者や道路管理者との事前の十分な調整及び沿道住民や商業者の十分な理解と協力が不可欠である。

実験の検討を進めるに当たっても、そのことに対する特別な配慮が必要である。

### ア 安全対策について道路及び交通管理者と今後十分な調整を行う

- ・ 交差点や接続する道路からの車や、金沢鎌倉線沿いの施設や家屋からの車をどのようにコントロールするかを今後検討する。
- ・ 金沢鎌倉線における路上の駐停車をどのように抑えるかを今後検討する。
- ・ バスを追越しさせる場合に、一般車がバスを追随しない方法を今後検討する。
- ・ 歩行者や自転車の安全性を確保するための方法を今後検討する。

### イ 法的な規制について道路及び交通管理者と今後十分な調整を行う

- ・ 「追越しのための右側部分のはみだし禁止」の規制に対して、実験期間中のみバスが追い越しできる手立てについて今後検討する。
- ・ 金沢鎌倉線沿いの施設や家屋からの車を、出庫を一時的に制限することについて今後検討を行う。

### ウ 沿道の住民、観光商工業者を中心として今後十分な合意形成を図る

- ・ 沿道の住民、観光商工業者等は車の利用をある程度我慢して頂くことになるので、今後十分に話し合いを行う。

## (6) 実験区間（案）とその状況

### 【実験区間（案）】

実験区間としては、以下の条件を満たしていることが望ましい。

#### 【道路の構造】

- ① 道路の見通しが良いこと（信号、対向車、沿道状況などへの視認性）
- ② 平坦であること（上記の視認性、発進・停止のしやすさ）
- ③ 歩道が設置されていること（沿道からの出入りに対する視認性）

#### 【道路上の交通施設】

- ④ 信号交差点との間があまり短すぎないこと（バスの先出し区間の確保など）
- ⑤ 対向車線の追い越し区間内に、なるべくバス停がないこと

#### 【沿道状況】

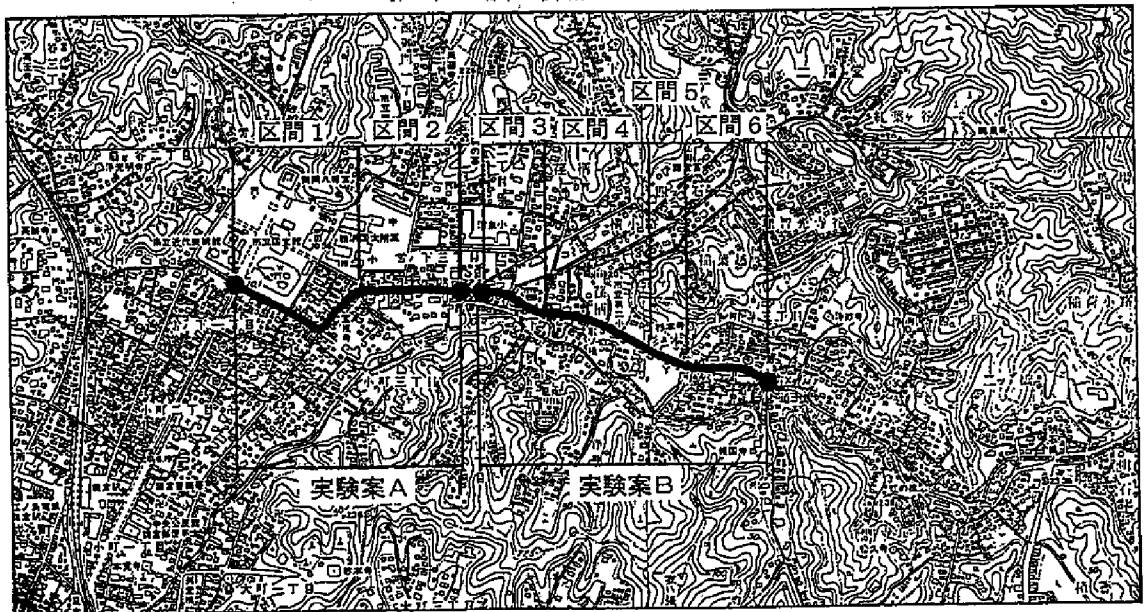
- ⑥ 沿道から出入りする車、自転車、人が少ないこと（特に直接出入りする車）

実験区間としては、以下の実験案A・Bより選択することが考えられる。なお、既設の信号交差点で6つに区分した区間別の状況を次頁に示す。

実験案A：八幡宮前交差点～岐れ路交差点間（慢性的な渋滞区間で、バス追い越し現示の効果を実証に検証できる区間）

実験案B：岐れ路交差点より東側における何れかの区間（道路線形などの条件が整っている区間）

### バス追い越し現示実験区間（案）



【実験区間（案）別の状況】

実験区間（案）別の状況

区 間	区 間 1	実験区間A			実験区間B		
		区 間 1	区 間 2	区 間 3	区 間 4	区 間 5	区 間 6
道路の構造	①道路の見通し →視認性	△ 直線だが宝戒寺の前で直角に曲がっている	○ 直線	× 曲線	○ 緩やかな曲線	○ 直線	△ 一部曲線だが進行方向の信号に対しては直線
	②平坦さ →視認性、発進・停止しやすさ	○ 平坦	○ 平坦	○ 平坦	○ 緩やかな勾配	○ 緩やかな勾配	○ 平坦
	③歩道設置 →沿道出入りの視認性	× 歩道なし	○ 両歩道	△ 片歩道	△ 片歩道	△ 片歩道	○ 両歩道
道路上の交通施設	④信号交差点間延長 →150m以上か →100m以上か	360m ○ ○	270m ○ ○	110m × ○	290m ○ ○	110m × ○	200m ○ ○
	⑤対向車線上のバス停の有無	○ なし	△ 追い越し区間両サイドに2箇所	○ なし	○ なし	× 追い越し区間中央部に1箇所	○ なし
沿道状況	⑥沿道出入り →特に直接出入りする車	北:39台 南:48台 (北8台分は有料一時P)	北:19台 南:122台 (南側に月極Pとして51台、22台あり)	北:5台 南:23台 (南にはがリンスタド含む)	北:8台 南:21台	北:5台 南:7台	北:26台 南:なし
備 考			鎌倉宮への道路でバスがすれ違えないため岐れ路交差点でバスが待つことがある			通常の土日での渋滞は区間1よりここまで	南側は川で沿道土地利用はない

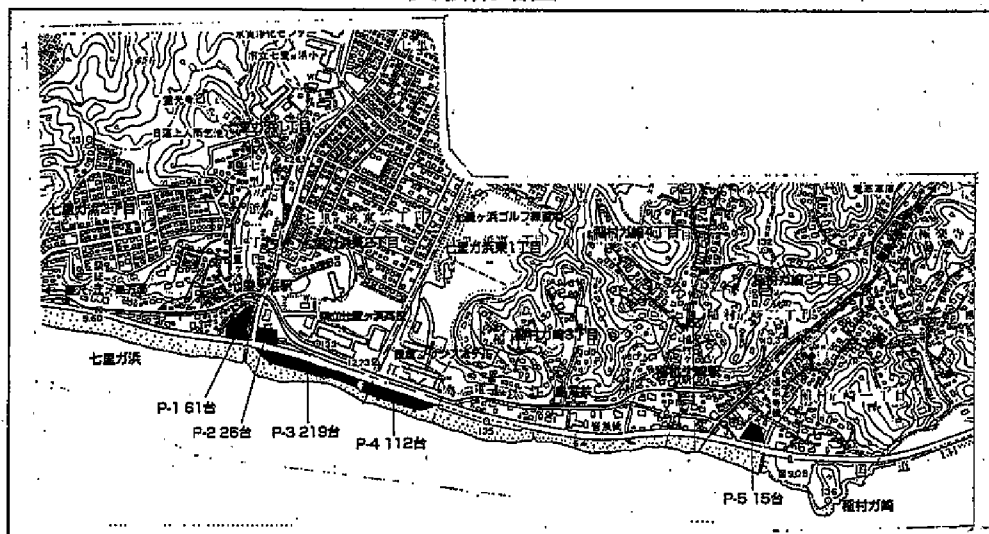
## [付属] -6 社会実験実施の要旨

### ○七里ガ浜パーク&レールライド (平成8年 11月)

実験は休日に慢性的な渋滞を起こしている国道134号沿いの駐車場に車を止め、近接する駅から江ノ島電鉄線に乗り換えてもらう形とした。

1. 実施時期	平成8年11月23日(土・祝日) 11月24日(日)の連休の2日間
2. 実験の目的	①観光客が地域の外縁部で車から公共交通に転換する可能性を検証し、基礎データを収集すること ②実験を通じて多くの人に鎌倉の取り組みを伝えるとともに、社会的機運を高めるためのきっかけとすること
3. 実施主体	鎌倉市、鎌倉地域交通計画研究会
4. 実施時間帯	9時～18時まで (ただし、最低限、観光に要する時間を考慮し、車両の実験駐車場への入庫は16時までとした)
5. 収容対象車	普通自動車
6. 対象駐車場	【七里ガ浜】国道134号沿い海岸駐車場ほか2ヶ所 【稲村ガ崎】県営稲村ガ崎駐車場 計433台
7. 料金システム	システム協力金として1台当たり1,000円(利用者全員に江ノ電一日フリーきっぷを渡す) なお、システム利用者にはアンケート調査への協力をお願いした。
8. 実験体制	ボランティアの応募数は116名、2日間で延べ160名の協力を得ました。全体では、延べ約280名のスタッフが参加した。
9. 結果の概要	○2日間で延べ737台、1811人の利用者があった。 ○このシステムを利用した人の9割強から「良かった」との回答を得た。その理由としては、システムを利用したことでゆとりを持って観光ができたことがあげられていた。 ○自宅と鎌倉との往復に同一経路をとる車の割合が各路線共4～6割と多く、観光客がパーク&ライドに適した交通行動を取っていることなど、貴重なデータを得た。 ○新聞やテレビなどに大きく取り上げられたことから、鎌倉で交通計画に関する取り組みがスタートしたことが広く認識された。

実験概略図

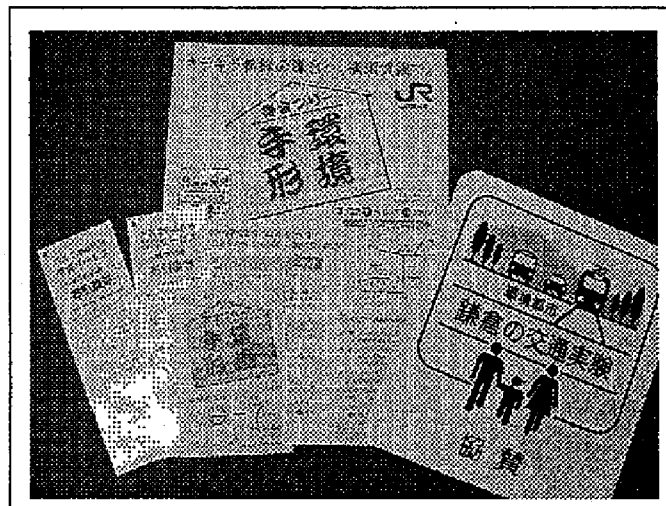


○公共交通乗り継ぎシステム～鎌倉フリー環境手形等（平成10年5月）

1. 実施時期	平成8年5月23日（土）から6月7日（日）の16日間
2. 実施主体	鎌倉市、鎌倉地域交通計画研究会
3. 実験の内容	<p><b>【実験1】観光行動（来訪者）を対象とした実験：鎌倉フリー環境手形</b></p> <p>①目的 東京・横浜方面からの来訪者を主な対象とし、「出発点からの自動車から公共交通への転換」の可能性を探りました。また、バスを補完する新たな公共交通として、乗合タクシーの実験も行った。</p> <p>②実施日 平成10年5月23日（土）～6月7日（日）の16日間（乗合タクシーは5月の週末のみ実施）</p> <p>③環境手形の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●特典 <ul style="list-style-type: none"> <li>・鎌倉地域内の特定の区間でバスが乗り降り自由</li> <li>・乗合タクシー（市役所～法務局から大仏）の利用 1回 200円</li> <li>・協賛する飲食店やおみやげ屋など（23店舗）での特別サービス</li> <li>・寺社など（9寺社、2公共施設）の拝観料の割引又は入館料の無料</li> </ul> </li> <li>●価格 大人 400円、子供 200円</li> <li>●販売 東日本旅客鉄道㈱の協力を得て、既存の肩遊きつぷと組み合わせ、関東近県の駅で、市民ボランティア延べ150名の協力を得て、鎌倉・北鎌倉駅などで販売</li> </ul> <p><b>【実験2】休日の買物行動（市民）を対象とした実験：お買物バス券</b></p> <p>①目的 市民の買物目的の自動車をバスへ転換する可能性を探った。</p> <p>②実施日 平成10年6月7日（日）の1日間</p> <p>③お買物バス券の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の大型店3店舗で、バスに乗り換えて買物に来て、3,000円以上買物をした人に帰路の乗車券1回（170円）分を手渡した。なお、システム利用者にはアンケート調査への協力を依頼した。</li> </ul> <p><b>【実験3】市民を対象とした実験：低床バス体験乗車</b></p> <p>①目的 バス（公共交通）の社会的意義の高揚を図るためのプロモーションとして、利用者にやさしいタイプのバス（ノンステップバス）の体験乗車を行った。</p> <p>②実施日 平成10年5月30日（土）、31日（日）</p> <p>③実施経路 鎌倉駅東口～八幡宮前～京浜急行第2車庫（海岸手前）～鎌倉駅東口 3日間で10便</p>
3. 実験の内容（続き）	<p><b>【実験4】公共交通優先策</b></p> <p>①目的 鎌倉フリー環境手形の実験時に公共交通（バス、タクシー）の走行性を向上させる方策として、公共交通優先策の実験を行いました。</p> <p>②実施日 平成10年5月23日（土）・24日（日）・30日（土）・31日（日）の4日間</p> <p>③実施区間 実施区間 下馬交差点～鎌倉駅東口交差点まで（約400m）</p>

4. 実験体制	実験期間中、ボランティア約 150 名の協力を得ました。全体では、ボランティア、警察、交通安全協会、交通事業者など、延べ約 280 名のスタッフが参加しました。
5. 結果の概要	<p><b>【実験1】鎌倉フリー環境手形</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○実験期間の 16 日間で 3,795 名の利用者があった。</li> <li>○来訪者の多くが鎌倉の交通に関する取り組みに賛同していることが分かった。</li> <li>○現在取り組んでいる地区交通計画が実現することにより、交通手段を自動車から公共交通に転換しようとする意志を持っていることが分かった。</li> </ul> <p><b>【実験2】お買物バス券の実験</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○システム利用者は 39 名だった。この他、435 名に店舗駐車場のアンケートの協力を得た。</li> </ul> <p><b>【実験3】低床バスの体験乗車</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○150 名の試乗者があった。</li> <li>○アンケートでは、9 割の試乗者から導入期待の回答を得た。</li> </ul> <p><b>【実験4】公共交通優先策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○走行性の向上を確認した。(実験区間～約 400m で約 1 分の時間短縮)</li> </ul>

環境手形・リーフレット等



○鎌倉地域交通円滑化総合実験（平成11年11月）

1. 実施時期	平成11年11月の1ヶ月間
2. 実験の目的	<p>①既に実施済み施策（パーク&amp;レールライド、環境手形）の本格実施に向けたシステムの確認</p> <p>②新たな施策（パーク&amp;バスライド、歩行者尊重道路）に関する基礎データの収集</p> <p>③地域への車両流入コントロールに関する基礎データの収集</p> <p>④実験を通じた地区交通計画の周知・啓発</p>
3. 実施主体	鎌倉市、鎌倉地域交通計画研究会、建設省
4. 実験概要	別紙「11年度実験概要」参照
5. 実験体制	市スタッフ延べ75名（交通政策課スタッフを除く）、市民ボランティア延べ420名の協力を得ました。
6. 結果の概要	<p><b>【実験1】七里ガ浜パーク&amp;レールライド</b></p> <p>○実験期間中（8日間）の利用台数は498台、一日平均62台だった。</p> <p>○約9割の利用者が料金については「適切」と感じていた。</p> <p>○システム利用者からは好評を得ましたが、実施に向けては、終了時間などの課題の調整が必要と考えられた。</p> <p><b>【実験2】鎌倉フリー環境手形</b></p> <p>○実験期間中（1ヶ月間）の利用者数は8,375人と多くの人に利用された。</p> <p>○利用者にとって実験時のシステム料金、利用範囲は概ね適切と考えられた。</p> <p>○システム利用者の約8割から「利用して良かった」という回答を得た。</p> <p>○実施に向けては、交通事業者各社の既存切符との競合関係や協賛等への協力など調整が必要と考えられた。</p> <p><b>【実験3】パーク&amp;バスライド（鎌倉霊園・深沢地域）</b></p> <p>○実験期間中（8日間）の利用台数は鎌倉霊園が394台、一日平均49台、深沢地域が237台、一日平均30台だった。</p> <p>○約8割の利用者が料金については「適切」と感じていました。</p> <p>○システム利用者からは好評を得たが、駐車場の場所をわかりやすく伝える方法やシャトルバスを時間通り走らせることなど、実施に向けては検討が必要と考えられた。</p> <p><b>【実験4】今小路通り・歩行者尊重道路</b></p> <p>○アンケートでは、歩行者には好評だったが、日常的に道路を使う市民、事業者は施策により影響があると考えていた。</p> <p>○今後は、施策についての理解を深めるとともに、通過交通の削減や実験の周知の方法などについて検討が必要と考えられた。</p> <p><b>【実験5】乗合タクシー</b></p> <p>○実験期間中（10日間）の利用台数は808人、一日平均81人だった。</p> <p>○約9割の人がシステム協力金の額は「適切」と感じていた。</p> <p>○システム利用者からは好評を得たが、現在の料金システムでは、事業採算を確保することは困難であり、実施に向けては運営財源の確保が必要と考えられた。</p>

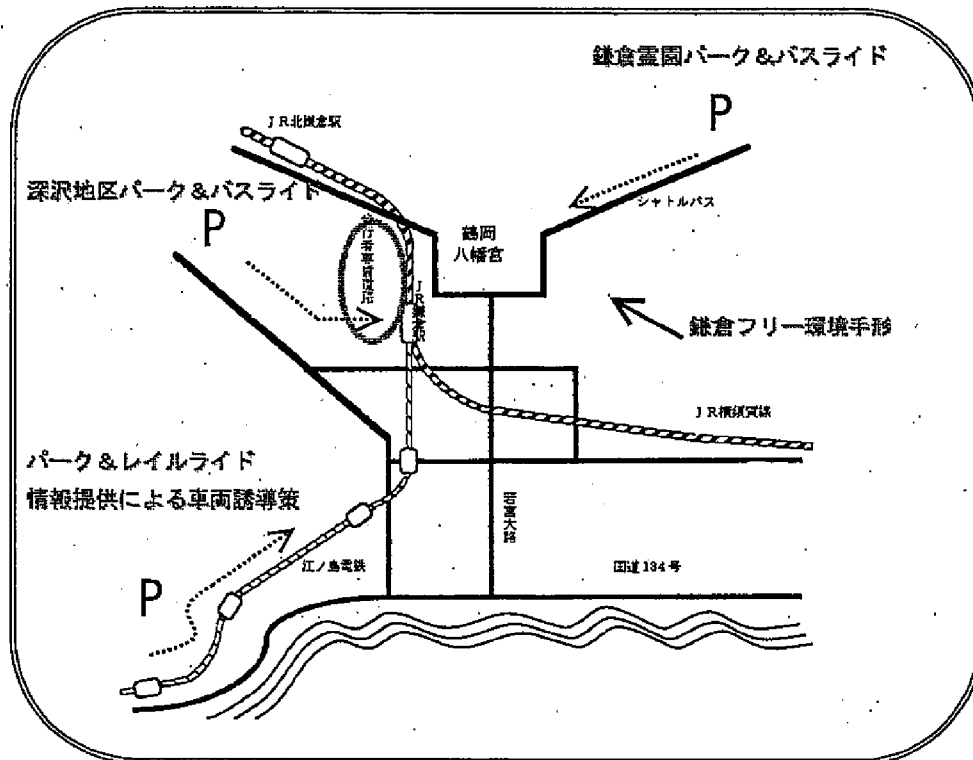


**【実験6】情報提供による車両誘導策**

- 車が電車より所要時間が30分以上かかると標示が出された場合に、パーク&レールライドの利用者が増加すると考えられた。
- 地域内の駐車場の満空情報等もあわせて提供することがより効果を生むこと分かった。

**【実験7】複合実験による効果・影響**

- パーク&ライド利用者が少なかったことから、あまり複合実験による効果や影響を認識することはできなかった。



## [付属] -7 (意見聴取と交換による) 市民意識の確認 (取組みの例示)

次に市民意識の確認のための取組みを例示する。

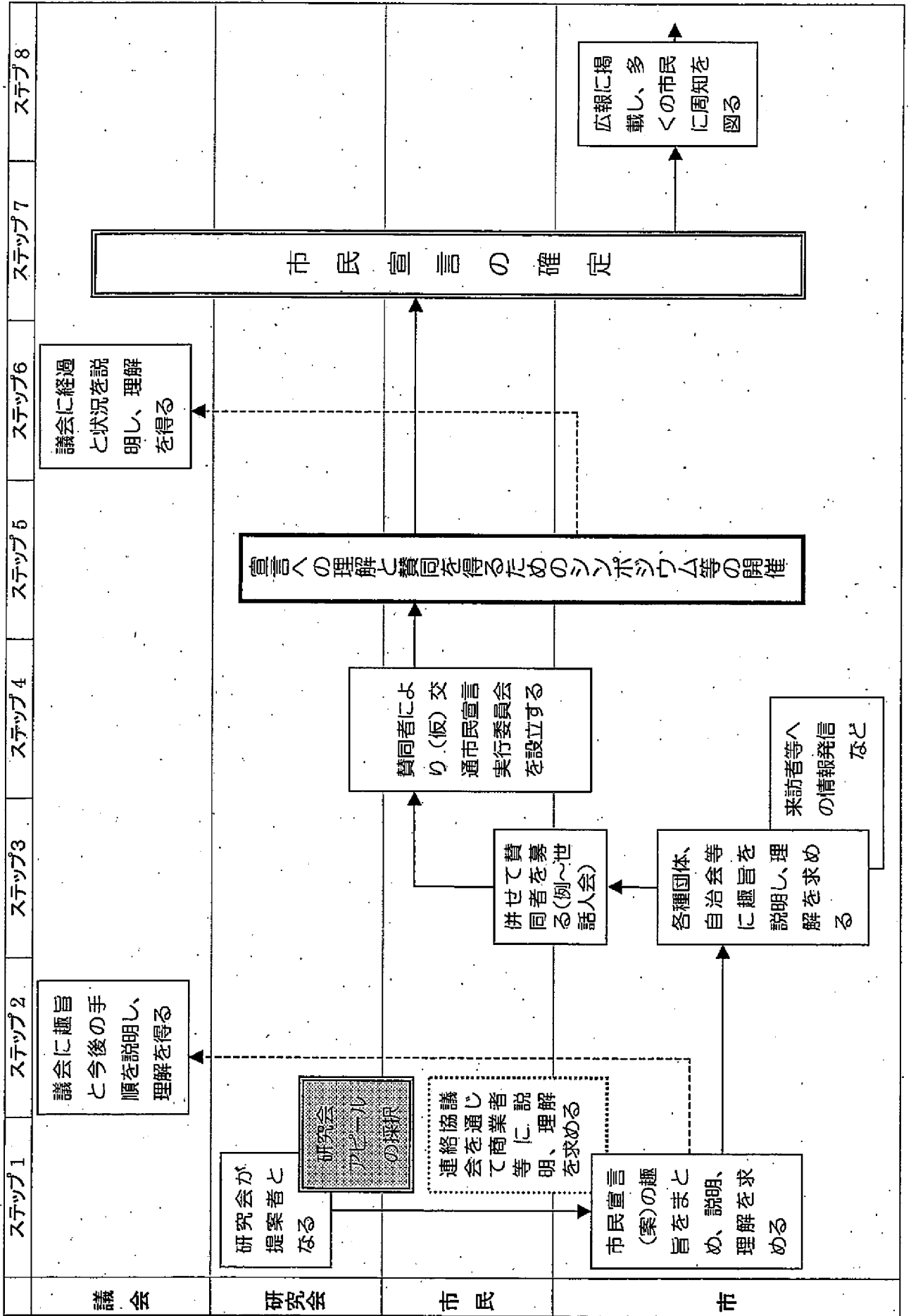
取組み事例	内容
観光事業者との意見交換	平成12年6月から市内の5団体により「鎌倉交通活性化連絡協議会」が組織されている。連絡協議会との意見交換を通じて、協働で今後の取組みが進められるよう地域の事業者等の理解を得ていくことが必要である。
懇談会(公開フォーラム)	関係団体・組織の代表者による円卓会議を公開で進める。意見交換を通じて問題点を明らかにし、合意の可能性を探るとともに、市民に対し取組みを説明する機会とする。決定の場でもなく、対立の場でない。前向きな提案を生み出すことを参加の前提とする。
出前型市民説明会	行政が決めた日、決めた場所で市民に説明するのではなく、地域の要請を受けて、市民の希望する場所に職員が出向き話をする形で説明会を開催する。
インターネット掲示板	ホームページ上に「鎌倉地域の交通計画」に関する電子会議室を設け、公開で意見交換を行う。
市民団体との意見交換	市民団体(自治会、NPO)、市内の公的団体等に呼び掛け、取組みの内容について説明するとともに、「鎌倉地域の交通計画」に関して意見交換を行う。
市民意見の募集	行政センター、駅頭、公的施設等に取組みの概要を示したチラシと意見応募用紙を置き、意見を募集する。
電話ホットライン	交通問題に関する電話ホットラインを設け、随時、市民の質問に答え、市民が自由に意見が述べられるようにする。
市民意識調査	社会経済状況の変化等を踏まえ、市民意識を把握する。アンケートの結果は広く市民に知らせることが必要である。(アンケートについて以下同様)
ロードプライシングに関する意識調査	研究会が提案するロードプライシングの基本的な考え方について、市民、事業者、自動車運転者等にアンケートを行う。
商店でのアンケート	観光客が多く来訪する地域内の商店の協力を得て、日常的な来訪者(=実験時に来なかった人)の意識を探る。
観光バスを利用する旅行代理店へのアンケート(周知活動)	観光バスを利用する旅行代理店に対し取組みに対するアンケートを行うと共に、「鎌倉には車では行けない」ということが誤った認識である旨の周知を図る。

## [付属] - 8 (情報伝達と広報による) 情報の積極的開示 (取組みの例示)

次に情報の積極的開示の取組みを例示する。

取組みの事例	内容
広報かまくらコラム記事掲載	地区交通計画の基本的考え方についてコラム記事を掲載する。
広報かまくら特集号の発行	地区交通計画の主旨、内容をまとめた広報かまくら臨時号を発行する。取組みの内容とともに、頂いた市民意見、商業者との意見交換の概要を市民に知らせる。
研究会からの情報提供 研究会ニュース(臨時号)の発行	研究会から市民等に対し地区交通計画の主旨、内容を伝えることを目的として研究会ニュース(臨時号)を発行する。
シンポジウムの開催	市民、商業者との意見交換の経過やこれまでの取組み内容を報告する。観光商業者との協働で行う取組みとすることが必要である。
意見と見解の公開 (パブリックコメント)	市民から得た意見とこれらに対する見解をまとめ、公開する。(ホームページなど)
取組みに関するPR	行政センターロビー等でのパネル展示など、様々な機会を通じて、市民に対し取組みに関するPRを行う。
ケーブルテレビ、エフエム放送	コミュニティ放送の協力を得て、繰り返し市民に対し取組みの主旨等を伝える。
広報かまくら折込部への キャッチフレーズの掲載	広報かまくらの折込部で取組みへの理解と協力を呼び掛けるキャッチフレーズを掲載する。
バス内の放送テープでの周知	バス事業者の協力を得て、路線バス内の案内放送テープで取組みへの理解と協力を呼び掛けるキャッチフレーズを放送する。
イベント等にあわせた 情報提供ブースの開設	シンポジウム、懇談会など様々な機会を捉え、これまでの取組みを知らせる展示等を行う。
マスメディアへの情報提供	随時、意見交換などの状況に関する情報提供を行う。
市ホームページへの掲載	取組みの内容や経過などの情報提供を行う。
メールマガジンの発行	予め希望者を募りメーリングリストに登録してもらい、取組みの状況や市民の意見などの情報を電子メールを利用して発信する。
環境教育の実施	市民のまちづくりへの理解を深めるため、環境や都市政策の基礎知識を学ぶ機会を市民に提供する。 小学生への総合学習にも積極的に対応する。

# [付属] - 9 市民宣言 (案) の確定に向けたステップ (一つの考え方)



## [付属] -10 情報提供による車両誘導実験の結果概要

### (1) 平成 11 年度の情報提供による車両誘導の実験

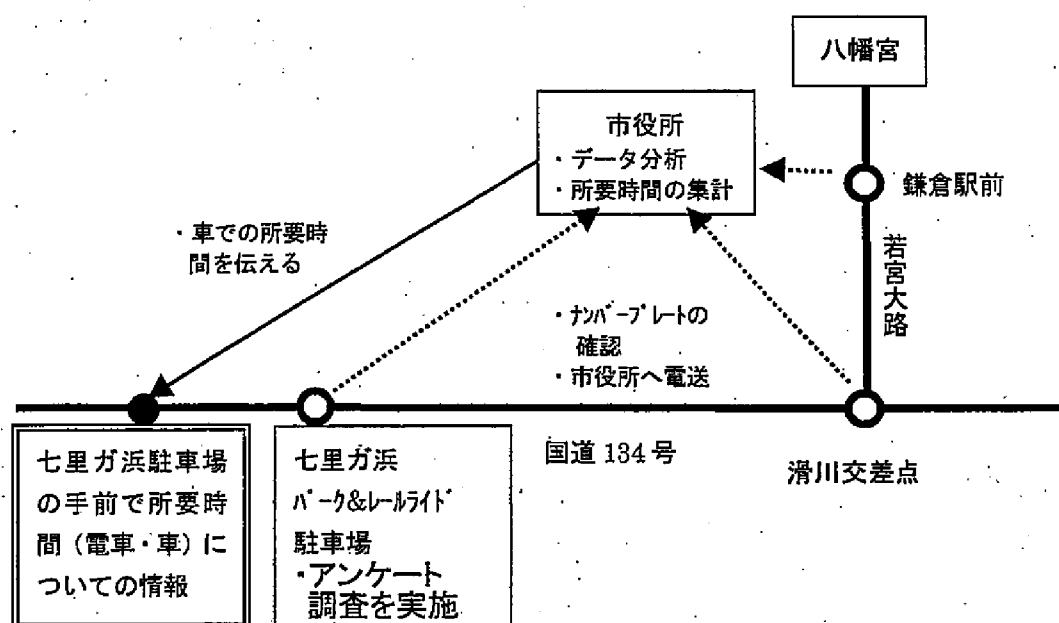
#### ① 実験の概要

平成 11 年度では、「情報提供による自動車交通の抑制効果」を把握するために、七里ガ浜パーク&レールライド実験と併せて、八幡宮までの所要時間についての情報を提供し、駐車場利用者に対してアンケート調査を行った。

#### 情報提供による車両誘導策の実験

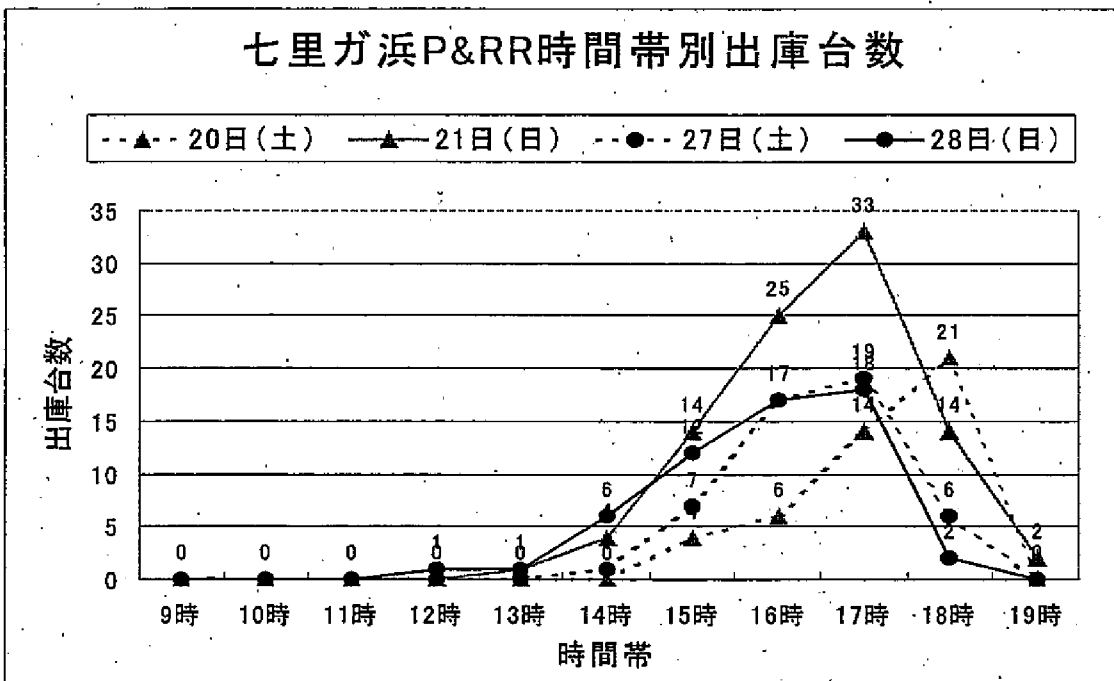
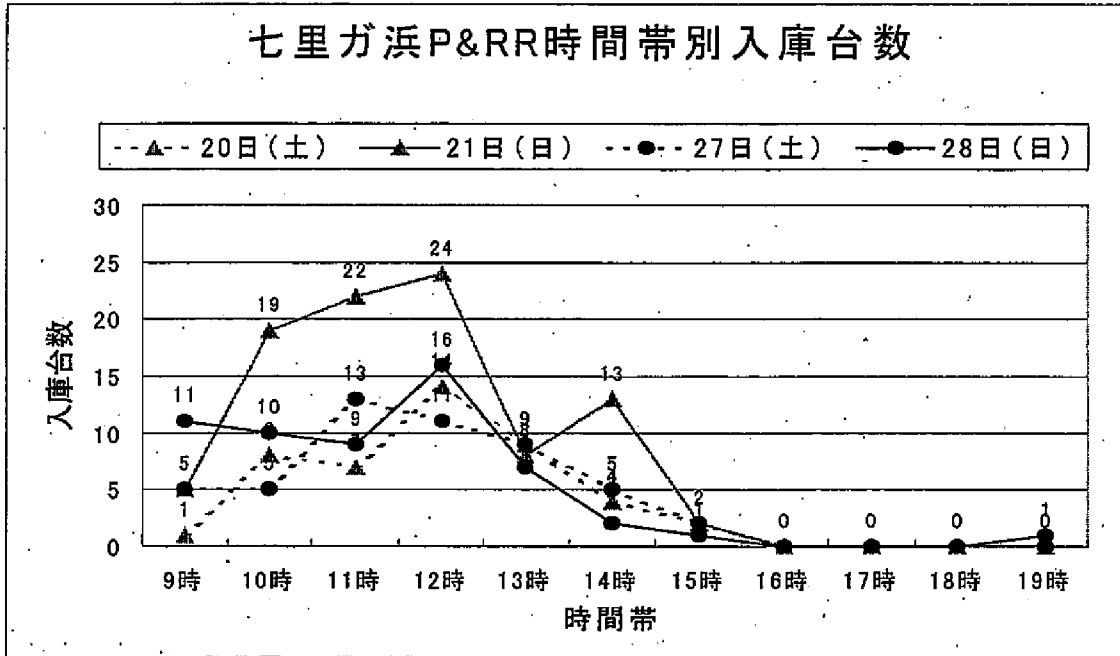
(平成 11 年度実験：七里ガ浜パーク&ライド実験と併せて実施)

日 時	平成 11 年 11 月 27 日(土)、28 日(日) 10~15 時
実験内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・七里ガ浜にて、駐車場手前で八幡宮前までの所要時間(電車・自動車の場合)の情報を自動車運転者に提供した</li> <li>・七里ガ浜システム利用者に、情報提供に関するアンケート調査を実施した</li> </ul>
所要時間の測定・提供の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車での所要時間は一定(20 分)</li> <li>・車での所要時間は、七里ガ浜駐車場、滑川交差点、鎌倉駅前で車のナンバーを記録して、市役所に情報を集めて所要時間を測定、七里ガ浜駐車場手前で情報を伝えて、国道 134 号路側の案内板で表示する(15 分ごとに更新)</li> </ul>



## ② 実験当日の駐車場利用

平成11年度に実施した社会実験における七里ガ浜パーク&レールライド駐車場の利用者は、主に午前中に入庫する傾向にあった。

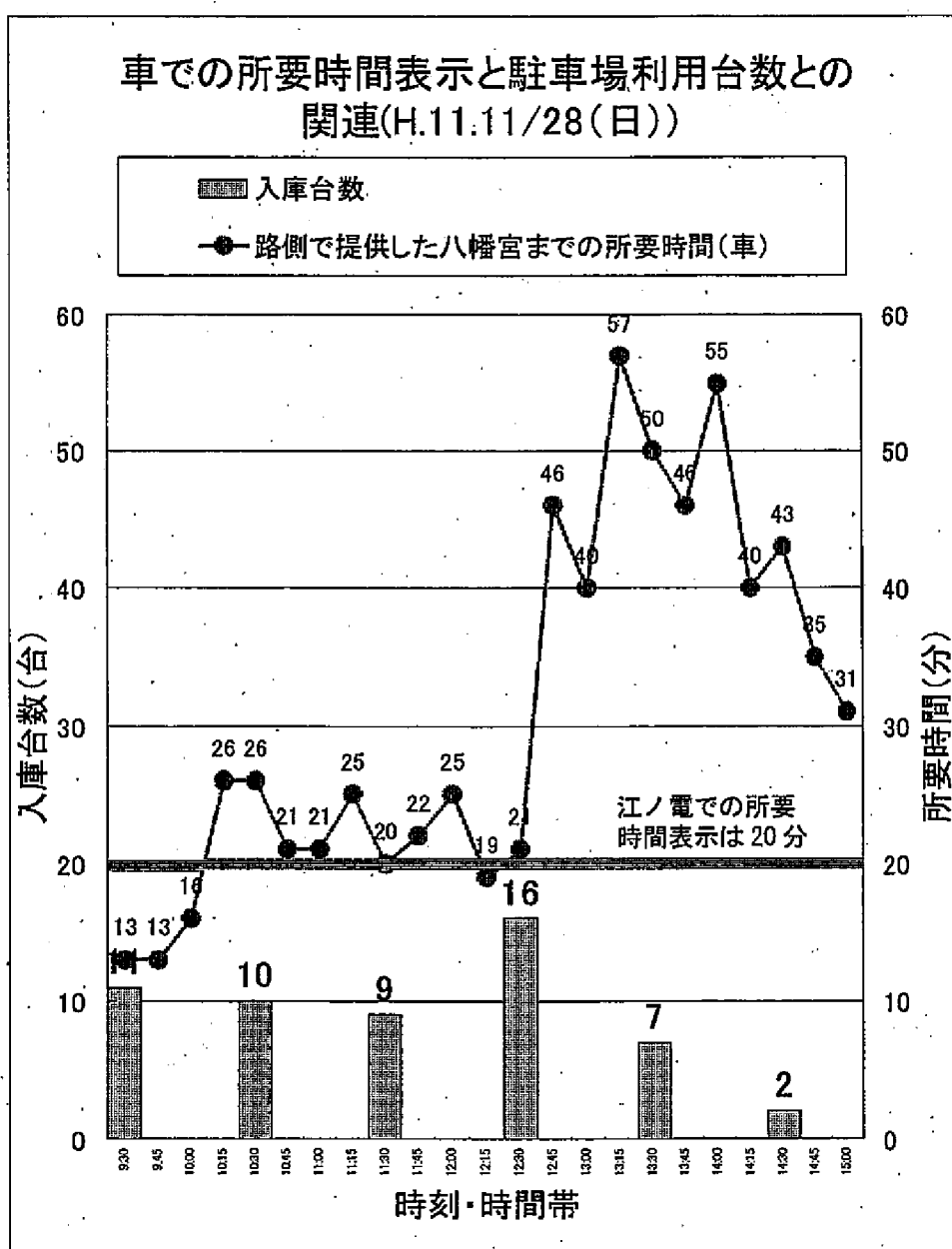


### ③ 実験当日の情報提供と駐車場利用との関連

実験当日（11月28日（日））の午前中は、国道134号がスムーズであったため、表示した車での所要時間は20～25分で、電車での20分とほぼ同じとなった。

午後になると渋滞が始まり、車での所要時間は45～60分となった。

後述するように、駐車場利用者は「最初からシステム利用を考えていた」という利用者が多かったことから、『自動車での所要時間とシステム利用の関係』を検証するまでのデータ収集を行うことができなかった。

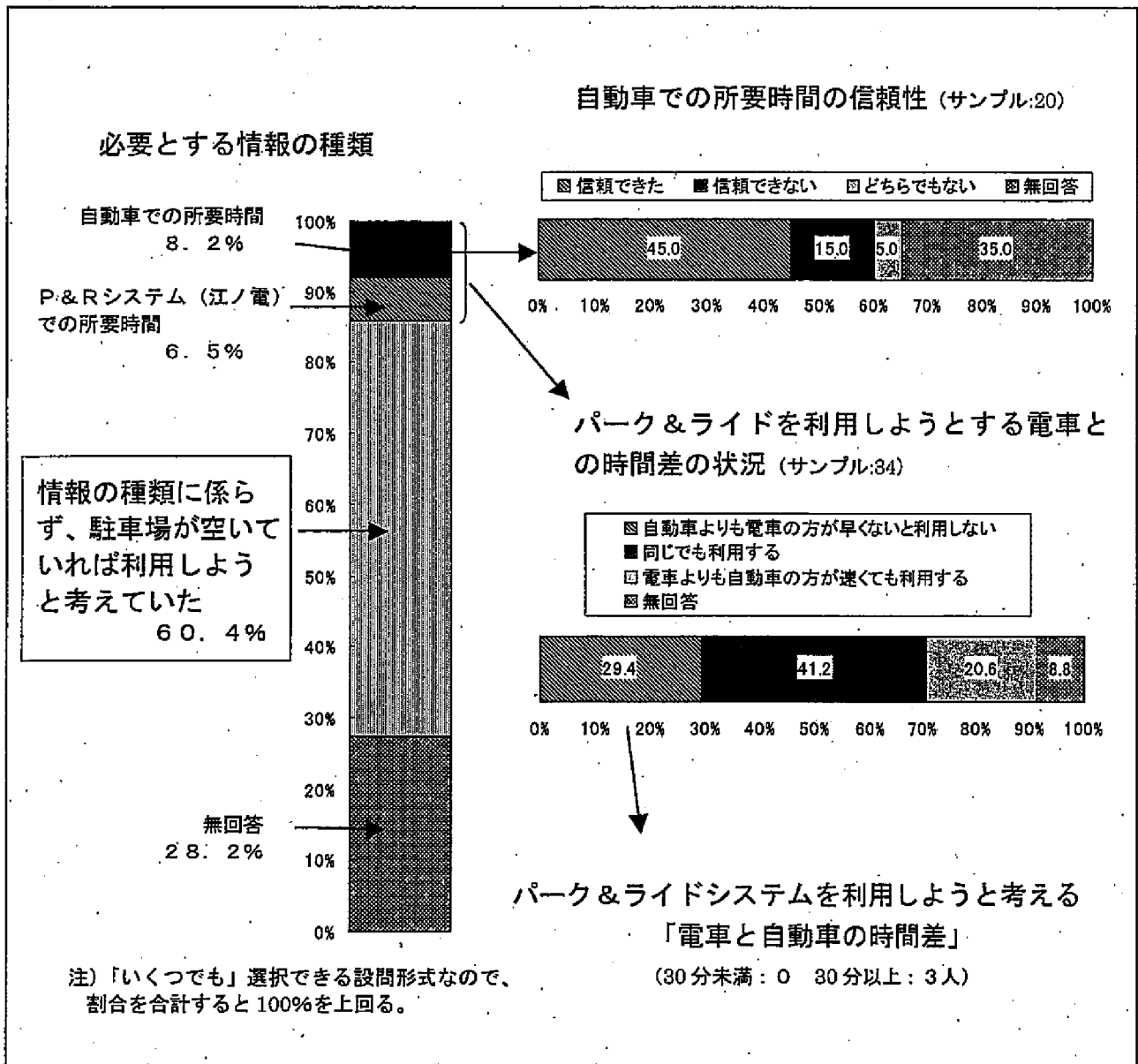


## (2) システム利用者アンケート調査の結果

### ① 利用の動機となった情報・所要時間の信頼性

システム利用者は、「情報の種類に係わらず、駐車場が空いていれば利用しようと考えていた」が最も多く、価格面、駐車場を探さなくてもよいこと、定時性が確保された江ノ電を活用していることなどを評価していると考えられる。

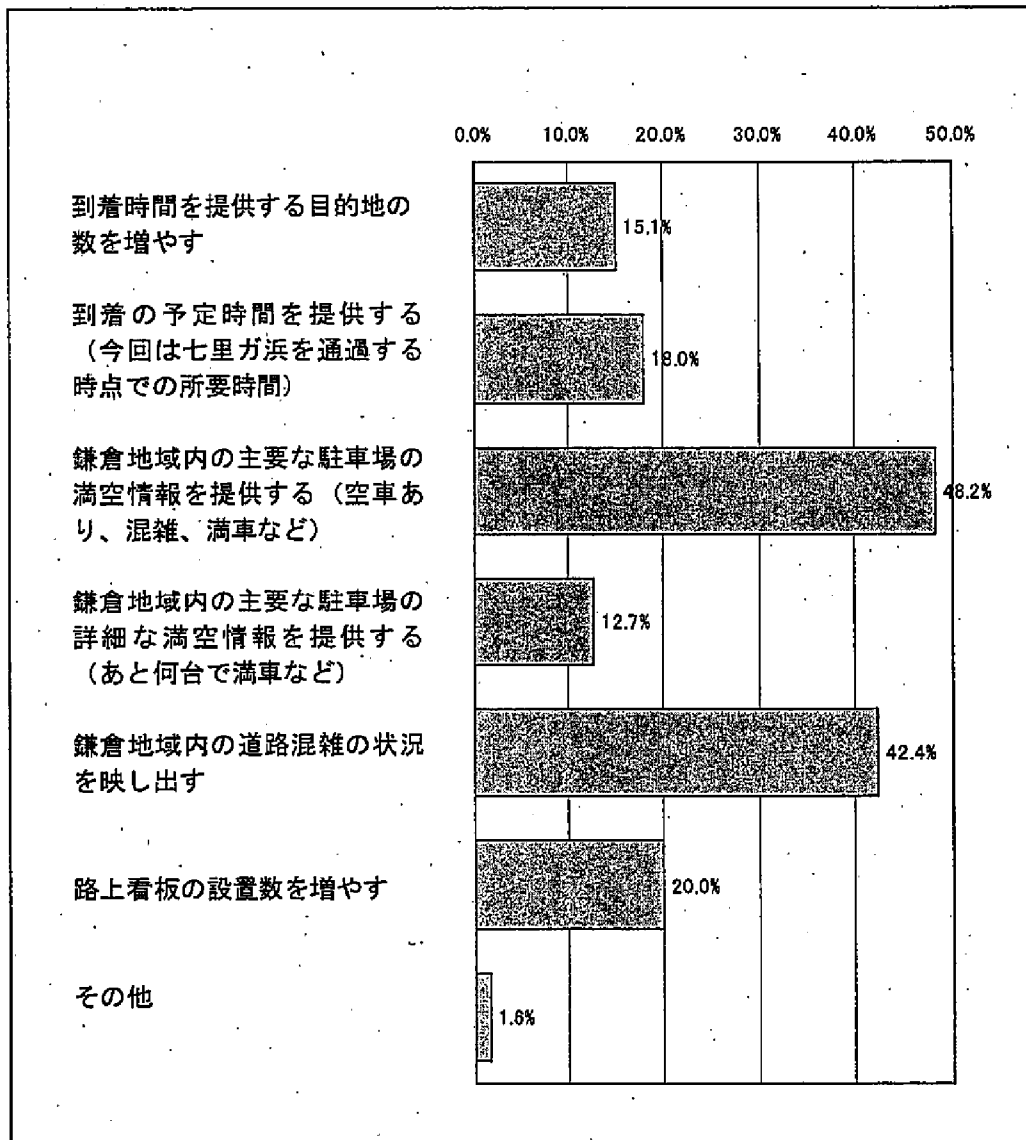
八幡宮までの車での所要時間表示は比較的信頼されており、電車と自動車との時間差に関するサンプルは少ないが、30分以上の差があると多くの利用が見込まれると考えられる。





## ② 将来的に提供された場合に有効な情報

今回の実験では提供できなかったが、鎌倉地域内の駐車場の満空情報は効果が高く、また道路の混雑状況を映像で提供することも効果的である。



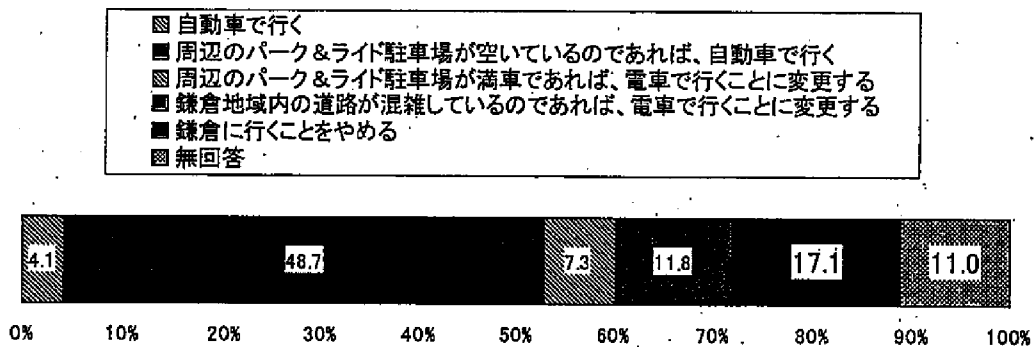
### ③ 情報提供された場合の観光行動の変化

道路渋滞などのリアルタイム（現在）の情報が自宅で得られた場合には、「周辺のパーク＆ライド駐車場が空いているのであれば、自動車で行く」が49%で最も多く、「鎌倉に行くのを止める」17%、「電車に変更」12%、「パーク＆ライド駐車場が満車であれば、電車で行く」7%、「自動車で行く」4%となっている。

また、道路渋滞及びパーク＆ライド駐車場混雑という情報を車中で得た場合には、「行き先を変更する（鎌倉に行くのを止める）」が64%で、「そのまま自動車で行く」が25%となっている。

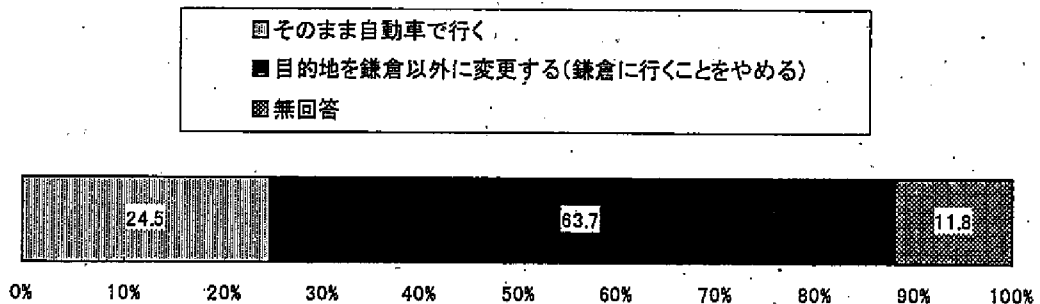
#### <自宅で「鎌倉地域内の道路が渋滞している」という情報が得られた時>

(サンプル数：245)



#### <車中で「鎌倉地域内の道路が渋滞、パーク＆ライド駐車場が混雑」>

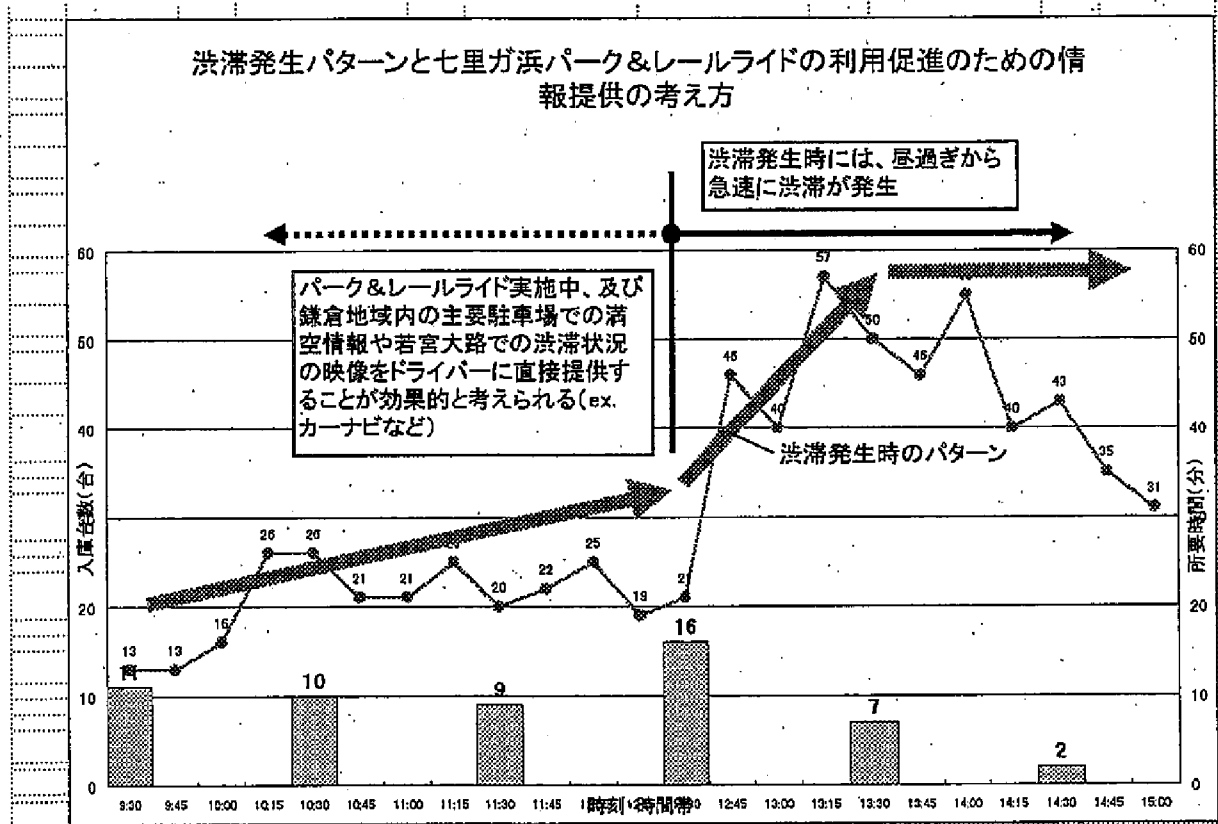
という情報が得られた時 (サンプル数：245)



### (3) 七里ガ浜における情報提供のあり方

国道134号が非常に渋滞していた平成8年11月の時点においても、七里ガ浜周辺での渋滞は、午後になる頃から急激に激しくなっていた。

七里ガ浜パーク&レールライド駐車場への入庫が午前中を主体としていることや、利用者のアンケート調査結果を踏まえると、パーク&ライドの実施に関する情報や、鎌倉地域内駐車場の満空情報、道路の混雑情報などを組み合わせ、午前中から情報提供を行うことで、システム利用が進むと考えられる。



## 【付属】 - 11 国内外の取組みの事例

### (1)実施事例とその効果・影響

		シンガポール	ノルウェー(オスロ・ベルゲン・トロンハイム)	
都市の特性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市国家</li> <li>・淡路島規模の国土に人口約 300 万人</li> <li>・鉄道ネットワークも充実</li> <li>・都市計画によりコントロール地域と郊外住宅地域が明確に分離</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中規模の都市が広大が国土に点在している。</li> <li>・首都オスロでも人口約 50 万人、トロンハイムでは約 14 万人</li> <li>・平地が少なく都市部は周囲を丘陵山岳地形が囲む</li> <li>・地形的制約から地上部に道路網設置が限られ、地下トンネルの設置に迫られている。</li> </ul>	
目的		限られた国土の効率的な利用と混雑緩和	交通量の増加と大気汚染の改善を目的とした環状道路（市街地部はトンネル含む）の早期着手のための道路財源確保	
交通環境の目標		不明	不明	
控 組 み	①具体的 手法と対 象エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コードンプライシング</li> <li>・都心地区 2km 四方程度のエリア (725ha の中心商業地区)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コードンプライシング（トロンハイムではコードン内をさらに6つのゾーンに区分したゾーンプライシングを 1998 年 1 月から導入）</li> <li>・オスロ：都心地区 10×8km のエリア (都市外環状線相当)</li> </ul>	
	②コント ロールポ イントの位 置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・進入可能道路 28 箇所</li> <li>・高速道路 4 路線</li> <li>・外環状道路 1 進入路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・進入可能道路オスロ：19 箇所、トロンハイム 17 箇所（将来 21 箇所）</li> </ul>	
	③対 象日 時	対象期間	平日のみ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オスロでは通年</li> <li>・トロンハイムでは平日のみ</li> </ul>
		対象時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心地区 平日 7 時 30 分～19 時</li> <li>・高速道路、外環状線 平日 7 時～9 時 30 分（※路線により開始終了時に幅がある）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オスロでは終日</li> <li>・トロンハイムでは 6 時～18 時</li> </ul>

		シンガポール	ノルウェー(オスロ・ベルゲン・トロンハイム)
枠組みつづき	④課金対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全車種 (オートバイ含む)</li> <li>・除外車：緊急車両</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全車種</li> <li>・除外車：緊急車両と電気自動車</li> </ul>
	⑤課金体系(課金額)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車種、時間帯で異なる (最ピーク時最も高い)。</li> <li>・都心地区：1進入毎 一般車 (S\$0.5~2.5)、バイク、軽貨物車、貨物車、大型貨物車(S0.75~3.0)、タクシーの6区分</li> <li>・高速道路、外環状線：1通過毎一般車 (S\$0.5~2.5)、大型貨物車(S0.75~3.75)等 ※1S\$=約70円(2001年4月)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全車種共通 (車種区分なし)</li> <li>・毎回 NKR12</li> <li>・回数券(25回券：NKR10/回、175回券、350回券：NKR8/回)</li> <li>・定期券 (1ヶ月、半年、1年) もあり ※1NKR=約14円 (2001年4月)</li> <li>・トロンハイムではピーク時の6時~10時(NKR9.6)と10時~18時(NKR7.2)とで料金を変化</li> </ul>
	⑥課金方法等	ETC (ノンストップ自動料金収受) 方式	ETC、コイン投入、人手による料金徴収の3方式併用
	⑦課金の用途	一般財源の繰り入れ (特定枠を設けず、政策本位で活用、道路・公共交通整備、システム運営費は一般財源の中から充当)	道路投資 (財源の20%を公共交通のインフラ整備に充当)
導入経緯等	1975：エリアライセンススキーム(ALS)導入 (所有規制から利用規制への方針移行) 1998.4：高速道路の一部でERP導入 (5箇所のガントリー) 1998.9：従来の規制地域周囲に28箇所のガントリーを設置(計33箇所・ERP導入後ガントリーを増設し、現在42箇所)	1984：議会から総括的な交通計画作成の提案 1986：ベルゲンでトールリング導入 1990：オスロでトールリング導入 1991年：トロンハイムでトールリング導入 現在、ロードプライシング導入に向けて検討中	
施策実施の効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路渋滞の緩和 (速度の向上)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路改修等資金調達</li> <li>・通過交通による影響が深刻だった都心部外縁部の住宅地ではトンネル開通に伴い交通量が減少。地上部道路の環境整備、歩行者優先型道路への転換が進み、住宅需要が増加。地上面の再開発などにより市街地が活性化、賑わいが創出される。</li> <li>・大気汚染の改善</li> </ul>	

	シンガポール	ノルウェー(オスロ・ベルゲン・トロンハイム)
社会的合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1975年のALS導入当時の合意形成に関しては不明。</li> <li>・ERP導入時、貨物車やタクシーに対して割引を配慮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1930年から橋の通行料を徴収してきたこともあり、社会的にも交通面で受益者負担を受け入れやすい素地があった。</li> <li>・オスロでの導入前後では賛成者の割合が運転者の28%(1989)から34%(1990・導入時)、40%(1995)と増加</li> <li>・その要因としては、新設されたトンネルの上部を歩行者優先道路とするなど、効果を市民に視覚的にアピールできたことが挙げられる。</li> <li>・導入時期を都心部の迂回交通を処理するオスロトンネルの開通時に合わせるなどの対応を講じている。</li> <li>・トロンハイムでの反対者の割合は、導入前の30%(1991)が、導入2ヶ月後では50%弱に減少し、1992年以降は35%程度に減少</li> <li>・その要因としては、テレビ、ラジオ、新聞を通じた公的なキャンペーンを行い、施策の目的や便益、都市環境保全の必要性を広めたこと、システム導入によって効率性を改善し、力強い経済維持が可能となること、料金徴収システムが簡便で負担の少ないものであること強調したことが挙げられている。1ヶ月に支払う額の最高額を決めたり、自動徴収用のフリータグ利用などによる割引システムなどの工夫も講じている。また、フリータグが安価であったことも大きな要因である。(1998:94%がフリータグ利用)</li> <li>・ベルゲンでは導入前は市民の過半数が反対であったが、導入から1年後には賛成派は増加し約50%となった。</li> <li>・その要因としては、料金所において予想された待ち行列が生じなかったこと、定期券(1年、1ヶ月)により料金が割引かれること、導入1年目の収益により道路改修が完了したことが挙げられている。</li> </ul>
施策導入後の施策の評価方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量変化の予測を実施し施策を評価</li> <li>・速度データにより3ヶ月毎に課金額を変更。速度データはタクシー搭載GPSより入手</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量変化等の予測は行っていない。</li> <li>・運転者へのアンケート調査を経年的に実施している。</li> </ul>
施策実施の影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地利用の変化は見られないが、一部物流事業者の不平の声がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺部道路の混雑(並行して進められる道路建設により緩和傾向)</li> <li>・小売業者の郊外への移転はほとんどない。</li> </ul>

(2)検討中の事例

	イギリス (ロンドン)	香港	東京都	環境ロードプライシング												
都市の特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>大都市</li> <li>環状道路を有するが都心部は片側2車線以内の道路が多い</li> <li>地下鉄網が充実</li> <li>金融、商業、政治、観光の集中都市</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>島状の土地に人口約700万人</li> <li>地下鉄ネットワークが充実</li> <li>高密度の土地利用に閉鎖的な圏域という地形的特質を有する</li> </ul>		兵庫県尼崎市南部（南部の臨海工業地帯及び国道43号沿道） <ul style="list-style-type: none"> <li>阪神高速道路3号神戸線と5号湾岸線</li> </ul> 川崎市（首都高速道路高速横羽線沿道地域） <ul style="list-style-type: none"> <li>首都高速道路高速横羽線と高速湾岸線</li> </ul>												
目的	渋滞の緩和、交通公害等対策、公共交通財源確保	渋滞の緩和、急激な自動車増加への対応	自動車排出ガスの抑制と交通の円滑化	大気汚染の改善												
交通環境の目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心部交通混雑緩和による経済効率向上と環境改善（流入交通量は10～15%削減の見込み）</li> <li>公共交通の利用促進（流入交通量20%が転換と予測）</li> </ul>	ERP 実験プロジェクトの実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>システム稼働技術実験</li> <li>3種類の課金計画（課金箇所及び料金）が交通流動に与える影響予測及び政策的効果の分析</li> <li>現在の自動車保有抑制施策を継続した場合とERPを導入し、現在の自動車保有抑制施策を撤廃した場合を①交通流動の円滑化、②民間部門への便益、③環境負荷の減少、④交通事故の減少、といった面で比較</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>他のTDM施策と合わせて、2010年までにNOxを2,000ト/年削減、CO2を20万ト/年削減を目指す。</li> <li>他のTDM施策と合わせて、区部の混雑時平均旅行速度を2003年までに20km/h以上、2010年までに25km/h以上を目指す。</li> </ul>	環境ロードプライシング試行実験の実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>ETC 施設整備</li> <li>乗り継ぎに係る必要施設整備</li> </ul> ※平成13年度予算～参考 （阪神高速道路） ETC 機器整備 10億8700万円 事前事後調査費 5000万円 （首都高速道路） ETC 機器整備 9億5900万円 事前事後調査費 5000万円												
枠組み	①具体的手法と対象エリア <ul style="list-style-type: none"> <li>ゾーンプライシング</li> <li>ロンドン都心地区3×4km程度のエリア（都心環状線内にほぼ相当）</li> </ul>	コードンプライシング <ul style="list-style-type: none"> <li>3種類の課金計画</li> </ul> <table border="1"> <tr> <td>パケツ</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>ゾーン</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>ゲート</td> <td>130</td> <td>115</td> <td>185</td> </tr> </table>	パケツ	A	B	C	ゾーン	5	5	13	ゲート	130	115	185	コードンプライシング <ul style="list-style-type: none"> <li>NOx 排出密度、自動車交通集中密度の高い区域（4つの区域を検討）</li> </ul>	環境ロードプライシング （2つの道路の料金に格差を付けることによって混雑する路線からゆとりのある路線に交通を誘導し、交通環境などを改善する）
パケツ	A	B	C													
ゾーン	5	5	13													
ゲート	130	115	185													

		イギリス (ロンドン・カガリカ・エイクハフ)	香 港	東京都	環境ロードプライシング	
枠組みごとき	②コントロールポイントの位置	・進入可能道路 67 箇所		・課金ゲート数：検討案に応じ一般道 59～322 箇所、高速道 18～88 箇所、合計 77～375 箇所	(阪神高速道路) 尼崎市東市堺から神戸市六甲アイランド間⇒転換促進区間 尼崎市東市堺から神戸市麻耶間⇒抑制対象区間 (首都高速道路) 湾岸道路浮島 JCT から大黒 JCT⇒転換促進区間 羽田から生麦 JCT⇒抑制対象区間	
	③対象日時	対象期間	・平日のみ	・1983年7月実験プロジェクトを開始から1985年7月の政府に対する技術結果レポート提出まで2カ年	・平日(月曜日から金曜日)のみ	・試行の素案を13年秋から14年度内を予定
		対象時間	7時～19時	7時30分～19時30分	7時～19時を基本 (ピーク時に限定した課金も効果を合わせて検討)	
④課金対象	・全車種 (混雑課金の効果と公平性を最大限にするため免除と割引の対象数を最小限に止める) ・除外車両：緊急車両、障害のある人で車から他の交通機関に代替することが著しく困難な人、路線バス、タクシー	・実験対象車両 ・タクシーは公共交通の私的形態として除外	・全車種 ・除外車両：緊急自動車、路線バス、福祉車両(下肢機能に障害を持つ身体障害者又は戦傷病者が移動のために自ら運転する車両) ・低公害車の取扱いは課金額のところで検討 ・自動二輪車の扱いについては、課金システムにおける捕捉技術などの検討を踏まえて検討	・大型車～大型バス、大型トラック、大型特殊自動車、トレーラーヘッド (阪神高速道路) ETC 車載機を搭載している大型車を対象、一部区間においては非搭載車も対象 (首都高速道路) ETC 車載機を搭載している大型車を対象		



		イギリス (ロンドン・カンブリッジ・エジンバラ)	香 港	東京都	環境ロードプライシング
枠 組 み つ づ き	⑤課金体系(課金額)	<ul style="list-style-type: none"> <li>全車種共通(車種区分なし)</li> <li>1日単位一般車 1日£110、1年£1250</li> <li>ゾーン内居住者の車両のみ90%割引を予定</li> <li>※1£=約180円(2001年4月)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車種毎・時間帯毎に細かく課金額を変化(\$1~\$7)</li> <li>※1\$=約15円(2000年7月)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全車種一律500円課金でシミュレーションを実施検討中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>料金格差については、一般道に与える影響や利用者の負担の公平性等を踏まえて早急に検討を進める。</li> </ul>
	⑥課金方法等	カメラ方式(事前登録、カメラでナンバープレートチェック)	電子ナンバープレート方式(路上センサーで実験車両を識別し、各車両の運行を記録)	ETC(ノンストップ自動料金收受)方式を検討	ETC(ノンストップ自動料金收受)方式
	⑦課金の用途	<ul style="list-style-type: none"> <li>(ロンドン) 道路投資、公共交通のインフラ整備投資、割引など総合交通整備・改善</li> <li>(カンブリッジ) 交通計画の実現</li> <li>(エジンバラ) LRT、鉄道、バス、歩行者優先道路、維持管理</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>ロードプライシングを含むTDM施策の実現など検討中</li> </ul>	
検討経緯等		1964: 交通計画で提案(スミスレポート) 1991~1995: ロンドンで検討 1999: 大ロンドン庁法の成立 2001.1: 交通戦略(素案)発表 導入目標: 2003年	1982: 自動車保有の増大抑制のため車両登録税を2倍、保有税を3倍に値上げ 1983: ERPプロジェクト実施開始 1984: 電子式ナンバープレートの実験開始・配布装着開始 1985: 中央地区流入ゲートで運用開始 1985: 交通流動推計結果まとめ政府に技術結果レポート提出	1997: 生活都市東京構想を策定 TDM連絡調整会議設置 1998.10: モデル試行の実施(パーク&ライド、路外荷捌き場など) 1999.11: TDM東京都行動プラン案策定、その後都民・事業者の意見聴取 2000.2: TDM東京都行動プラン策定	1999.2 尼崎公害訴訟の和解(和解条項に環境ロードプライシングの実施が盛り込まれた) 1999.5 川崎訴訟の和解(同上) 2000.12 環境ロードプライシングに関する国13年度予算内示 2001秋 試行実施予定

	イギリス (ロンドン・ウエスト・エイク)	香 港	東京都	環境ロードプライシング
社会的合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロンドンでは、多段階のパブリックヒアリングを実施</li> <li>・ホームページの活用などで議論の透明性を確保するように配慮</li> <li>・市民、企業共に渋滞削減となることにより概ね賛成。</li> <li>・周辺自治区には反対の立場を表明しているところがあるが、課金用途によって緩和を図る方向で検討中</li> </ul>	<p>ERPの導入失敗の要因</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①地下鉄新線建設など公共交通網の整備進展、1989年以降の資産市場危機により自動車交通需要が後退、渋滞が緩和</li> <li>②当時の技術的制約、市民のプライバシー保護に対する懸念</li> <li>③政府の市民への説明・宣伝戦略の失敗と情報提供の不足</li> <li>④香港の中国への返還（1984年12月）に伴う政治的な微妙さ</li> </ol>	<p>2000年に大江戸線の環状部の開業により山手線地域内では駅かた徒歩5分圏が64%を占め、徒歩10分圏はほぼ全域となる。</p>	<p>平成11年2月の尼崎公害訴訟に「阪神高速3号神戸線と国道43号沿道の浮遊粒子状物質(SPM)などによる大気汚染の軽減を図ること」が和解条項に盛り込まれた。平成11年5月の川崎訴訟の和解においても同様である。</p>

## [付属] -12 ロードプライシングが提言に盛り込まれた背景

### (1)研究会での議論の経緯から

研究会では、平成7年7月から10ヶ月間、市民らから構成される委員主導で検討を進め、「20の施策からなる地区交通計画案」と「鎌倉地区 交通市民宣言案」を骨格とする提言1を平成8年5月に示した。ロードプライシングはその中の一つとして提案したものである。

これまでの研究会での議論を振り返り、ロードプライシングの提案の背景は次のとおりである。

#### ①「我慢の限度を越えた混雑」というアンケート結果

このような交通混雑を放置しておくことはできないという共通認識が検討の出発点である。

#### ②車に依存しない都市活動を目指す

「交通はまちづくりである」という理解のもと、「市民生活」と「観光商業」の両立を目指す方法を検討してきた。そのためには、自動車に依存しない観光や都市活動の方法を提示することが必要であると考えた。

#### ③「道路を建設する」という方法まで待てないときの対応

交通の現状はそのまま放置して良いという状況ではない。しかし、歴史的環境の保全などを考慮すると、道路整備には時間がかかるのが現実であり、状況を良くするためには何らかの行動を取ることが必要であると考えたものである。このことから、TDMIに取組むことが必要であると考えた。

#### ④流入抑制が交通流を円滑にして交通量が増えるという現象

道路の交通容量にあった適切な管理をした方が、最大の交通量を流すことができる。ピーク時の交通を分散して渋滞を緩和した方が鎌倉に自動車で来る人は増えると考えた。

#### ⑤市場に委ねる方法の導入

交通市場の原理により利用者の選択に任せる方法が望ましいと考えた。ロードプライシングとは市場理論を応用して、交通流を最大にする仕組みを意図したものである。

#### ⑥ロードプライシングは対策の一部である

公共交通の魅力向上だけでは、抜本的な解決にはならないというのがこれまでの検討結果である。あわせて、ロードプライシングの導入の可能性を検討していくことが必要であると考えた。

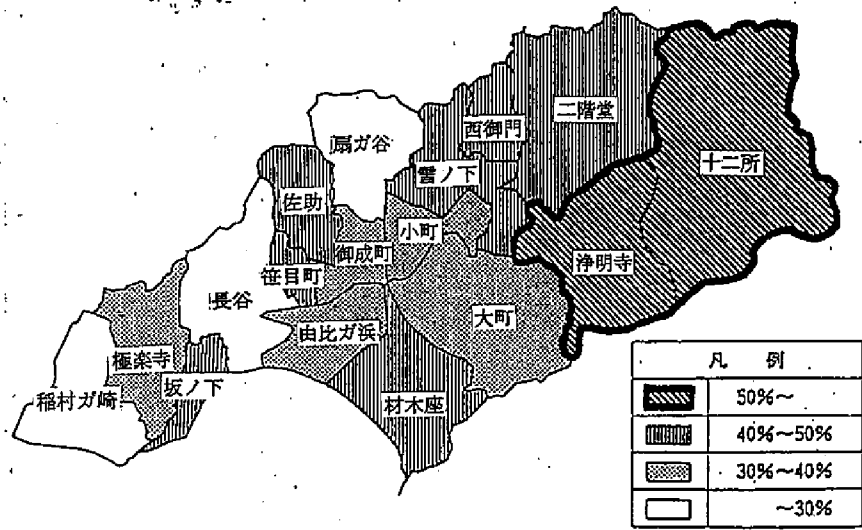
### ① 「我慢の限度を越えた混雑」というアンケート結果

研究会の初年度である平成7年度に市民に対するアンケート調査を行ったところ、浄明寺を初めとするいくつかの地区で、「交通の混雑は我慢の限度を超えている」という回答が過半数を超えていた。

研究会での議論は、このような交通混雑を放置しておくことはできないということをも委員の共通認識として確認するところからスタートした。

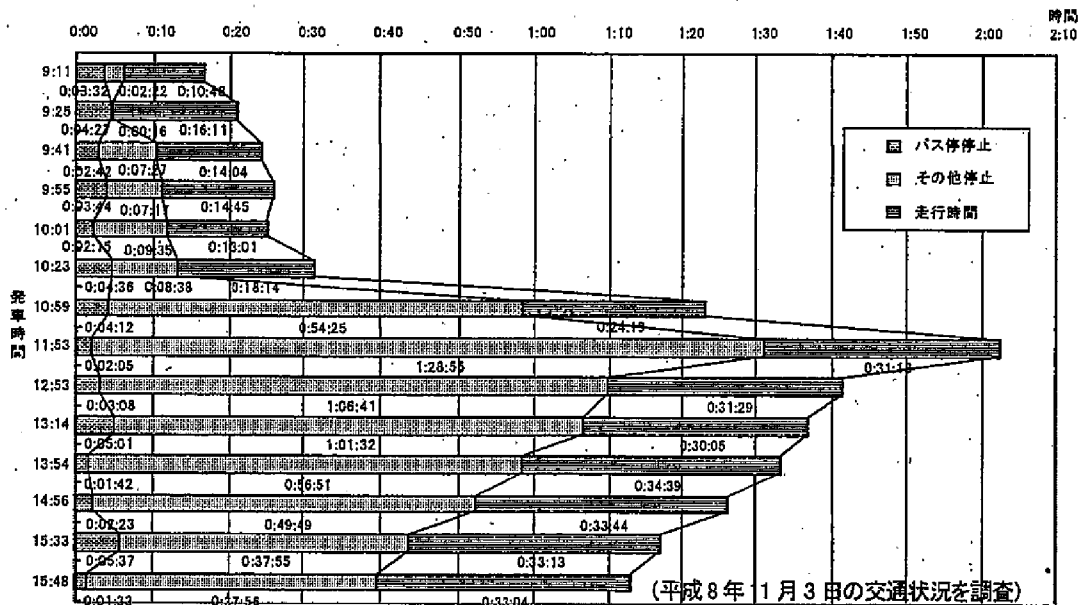
#### 地域の交通問題についての意識

[耐え難いほど深刻であり、即刻手を打つべきである]



(平成7年度 第1回市民意識調査)

#### 太刀洗から鎌倉駅までの所要時間



## ② 車に依存しない都市活動を目指す

この研究会では最初から、「自動車交通の抑制が商工業者にとって、マイナスにならないためにはどうしたらいいか」ということが議論になった。そして、研究会は常に「市民生活」と「観光商業」の両立を目指す方法を検討してきたものである。

例えば、これまで繰り返された社会実験でも「観光消費の変化」などがアンケートで分析できるように調査をしてきた。その検討の結果で、「歩く観光を楽しむ」という環境をつくり、社会実験などの機会を利用して、観光客の増加につながる方策の検討や提案が行われてきた。

また、ピーク時（休日）の来訪者の分散化を図りオフピーク時（平日）に増加させること、また四季の見所を木目細かに紹介するなど閑散期の来訪者を増やすことでむしろ経営的にプラスになる施策を打つべきだという議論もなされている。

また、研究会では鎌倉地域の交通環境を改善していくためには、市民自身もこれまでの自動車利用に関する考え方や利用の方法を見直す必要があるという考えから、「鎌倉地区 交通市民宣言（案）」を提案している。

これからは、「交通計画はまちづくりである」という十分な理解を得ることにより、商工観光事業とも連携を図りながら、自動車に依存しない観光や都市活動の方向を提示できることが必要とされていると考えている。

### 鎌倉地区 交通市民宣言(案)

私たち鎌倉市民は、自らの自動車利用を自粛し、徒歩と公共交通を中心とする交通環境を創り、古都鎌倉の歴史的遺産や風土を活かした新しい街づくりを進めることを宣言します。

その実現に向けては、地区で働く人達や遠来の顧客とともに手を携えて進めます。

私たち鎌倉市民は、

「歩いて楽しい街」、

「静かできれいな街」、

「子供や高齢者にやさしい街」、

「電車やバスが利用しやすい街」、そして

「市民と遠来の顧客が共生しやすい街」

をつくります。

私たち鎌倉市民は、この宣言の精神が湘南地域へそして全国に広まることを願います。

平成〇年〇月

鎌倉市

### ③ 「道路を建設する」という方法まで待てないときの対応

本来であれば道路を十分に増やし、交通流を円滑にすれば問題は解決するというのが、多くの人の考えるところである。

鎌倉のように地形が厳しく、また、環境への配慮が特に必要とされる場所では、そう簡単に道路を建設することはできない。そのため、20年以上にわたり交通渋滞の被害者として、つらい目にあっている沿道の住民は、なお、いつ完成するか分からない道路の完成を待つことになる。

しかし、事態はそうした一部の人の我慢に安住してよいという状況ではなく、少しでも状況をよくするように、何らかの行動を取ることが必要である。

また、鎌倉市の道路整備状況を見ると、都市計画道路は平成13年4月現在で39路線、総延長で60.28kmが決定され、この内、幹線道路は27路線、58.06kmとなっているが、その整備は遅れており、幹線道路の整備の密度は、2.26km/平方kmと低い状況である。

しかし、道路整備には、莫大な経費と用地取得のための交渉や、沿道住民の合意形成に長い時間を必要とする。また、鎌倉では歴史的な環境保全との関係を考慮しなければならない。このことから、道路整備は遅々と進まないのが現実であり、鎌倉市交通マスタープランにある道路ネットワークの完成は長期的な目標として捉える必要がある。

こうした理由から、道路整備にも取組みつつも、適切に交通需要を管理し、必要な交通を社会が許容できる量だけ走行させるTDM施策に取り組むことが必要になっているものである。

### ④ 流入抑制が交通流を円滑にして交通量が増えるという現象

道路には容量があり、この容量を超えた車が道路を走ろうとすると渋滞が生ずる。そして、渋滞が生じると、単位時間あたりの走行台数（交通量）は減少することが知られている。

類いの例を挙げると、漏斗を使っていちどきに大量の土や肥料を入れようとするとき、漏斗が詰まって流れが悪くなる。交通でも同じような現象が現れる。

研究会で行ったシミュレーションでは、もっとも流入の多い時の約3割の車を削減すれば、ちょうど道路交通容量にあった交通量が流れることがわかった。そして、この時がその道路の最大の交通量となるものである。

つまり、ピーク時の交通を前後に分散するなど、適切な交通管理を行った方が交通は円滑に流れ、トータルの交通容量が増え、鎌倉に自動車で来るお客様は増えるということとなる。

## ⑤ 市場に委ねる方法の導入～適切な交通量にする方法

流入量は日々、刻々変化する。従って、ナンバープレートの番号による規制などでは、交通量を減らしすぎてしまう可能性がある。また、正月三が日のような交通規制をその他の時期に拡大するのでは観光商業との共存が図れない。(次頁「自動車交通抑制方策の比較」参照)

望ましいのは、交通市場の原理により利用者の選択に任せる方法である。経済学的に言えば、「需要が超過した状態は、サービスの価格が低すぎる」のであり、価格を高くして、需要と供給が等しくなる 때가、望ましい状態となる。つまり、ある時刻に渋滞が生じるのは、只だからである。少し値段を上げれば、需要が抑制される。この価格は需要量により変動することが望ましいと考えている。既にシンガポールでは ETC の導入によって、道路の混雑状況を計測し、時間帯ごとの料金を設定する方法が実施され効果をあげている。また、ITS (高度道路情報システム) を活用すると、渋滞情報と通行料情報が運転手にタイムリーに伝わるので、「市場」の理論がきわめて容易に適用できるようになると考えられる。

ロードプライシングとは、こうした市場理論を応用して、交通流を最大にする仕組みを意図したものである。

## ⑥ ロードプライシングは対策の一部である

ロードプライシングは研究会で検討された方策の一部である。研究会では、公共交通の魅力向上についても取組んできた。

しかし、パーク＆ライドのみでは抜本的な解決にならないという検討結果 (詳細は[付属]-13 (4) 参照) が出ている。鎌倉地域の交通環境を改善するためには、あわせて、ロードプライシングの導入の可能性を検討していくことが必要であると考えている。

自動車交通抑制方策の比較

抑制手法 鎌倉地域地区 交通計画における 自動車利用抑制の考え方	①交通規制 現在、正月三が日に実施されている全面進入規制を 拡大する方策	②情報提供(交通管制) 鎌倉地域の渋滞情報等を提供しつつ、信号制御を行 う方策	③駐車マネジメント 鎌倉地域内の駐車場とフリッジパーキングを連動さ せ、観光目的で流入する自動車の量をコントロール する方策	④ロードプライシング 鎌倉地域の外周部において混雑時に課金すること により、流入する自動車の量をコントロールする方策
自動 車利 用の 抑制 の基 本 的 な考 え方 との 整 合 性	ア 特定の自動車 交通をコントロ ールの対象とし ない(公平に扱 うべきである) イ 不要不急の自 動車利用の抑 制を図る ウ 行動の選択性 を確保する	○対象ごとに取扱いが異なるため、自動車利 用に大きな差が生じ、3つの基本的な考え 方と整合できない。 ・地域内自動車：許可証の発行による自由な自動車 利用 ・地域外自動車：フリッジ駐車場での駐車、公共交 通での移動 ・通過自動車：完全排除	○全ての自動車を同一に取り扱えるので3 つの基本的な考え方と合致できる。	○休日の自動車交通のほぼ過半が地域外か らの来訪交通であることから、需要に応じ られる駐車場が確保できた場合には大きな 効果が期待でき、行動の選択性も確保す ることができる。 ○ただし、観光目的の自動車にコントロール の対象が限られ、公平な取扱いはできない。 ○通過交通をコントロールすることができ ない。
抑制・転換方策としての整合性	エ 観光目的の自 動車交通を出発 点から公共交通 に転換を促す オ 鎌倉地域周辺 での転換を促進 する カ 方策としての柔 軟性を確保する	○広域的な観光需要を公共交通に転換させ る効果は高い。 ○正月三が日以外の時期に実施するには、抑 制・転換方策としての柔軟性を欠いてい る。	○出発時点、地点で確認した交通状況はリア ルタイムで変化していくことから、出発点 からの転換を促すことは難しい。 ○非常に混雑しているにもかかわらず、地域 を通過しようとする(ドライブを楽しむ) 自動車交通をコントロールできない。 ○IT技術の進展により、今後補助システムと して効果が期待できる方策である。	○基本的に観光目的の自動車を受け止める 方策であり、単独では、出発点からの公共 交通への転換は図りにくい。 ○方策の効果(=周辺での転換)を高めるた めには地域内での面的かつ厳格な違法駐車 の取り締まりが行われることが前提とな る。 ○駐車料金の地域内外格差を利用する方策 であるため、季節や時間毎の交通状況の変 動に対応しにくく、柔軟性に欠ける。
其 の 他	キ 実現性(施設 整備面等) ク 周辺部に対す る影響 ケ その他	○鎌倉地域の外縁部にかなり大規模なフリ ッジ駐車場が必要になる。 ○緑部の道路の混雑を招くこととなる。 ○許可証の発行、周辺部への警察官の配置 等、かなり多くの人員の投入が必要とな り、恒常的な実施は事実上困難である。 ○事業者や駐車場事業者の理解を得るこ とは極めて困難である。	○IT技術の進展により、多面的な形での情報 提供が可能となる。 ○その他の施策を具体化する上でも補助シ ステムとして組み合わせることが不可欠な施 策である。	○来訪する観光目的の自動車交通量(平成8 年11月調査では約7千トリップ/日)で あるのに対し、現在、地域内で対応できる駐 車場は800台弱である。その大半が民間駐 車場であることから駐車料金のコントロール は事実上困難である。 ○フリッジ駐車場の場合、平均駐車時間が長 くなるため、周辺部にかなり大規模な駐車 場が必要である。
総 合 的 考 察	○鎌倉地域での交通規制は、可能な限りの方 策を既に実施している。 ○正月三が日規制を拡大する方策は、周辺都 市に対する影響が大きくなり、また、地域 内居住者等は許可証の所持が必要となる など、合意形成が困難と考えられる。	○IT技術の進展により、今後補助システムと して効果が期待できるが、情報提供を軸と して自動車交通を抑制していくことは、難 しいと考えられる。(今後も検討する必要 がある)	○観光目的の駐車場が少ないために実質的な 効果を発揮しにくく、基本的な考え方との 整合性や施設整備面にも課題がある。 ○ただし、パーク&ライドは有効な施策であ り、これとあわせて駐車マネジメントの考 え方を取り入れていくことは必要である。	○鎌倉地域の外縁部にコントロールポ イントを建設することが必要である。ETCの活 用により実現性は高まっている。また、ITS 技術との連携により多面的な課金やコント ロールが可能となる。 ○シミュレーションでは、周辺部の交通環境 の改善にも寄与することが確認されてい る。 ○事業者等から反対の要望や陳情が出され ており、社会実験の実施も含め慎重な取組 みが必要である。



## (2) 地形・物理的背景から

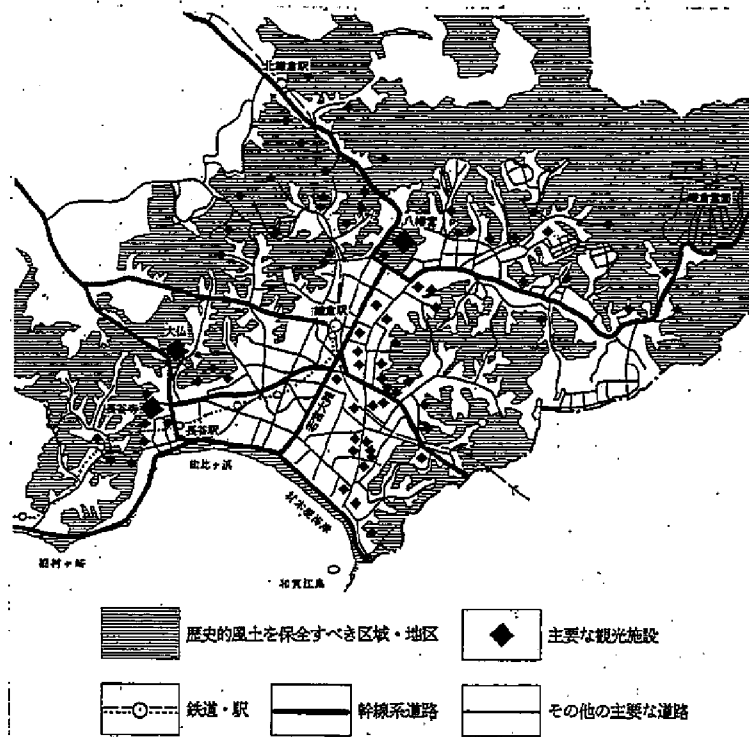
鎌倉地域は、中世の城塞都市としての骨格を踏襲している。  
800年前に敵を防いだこの知恵と地形を利用して地域の交通環境を改善しようとするのがロードプライシングの考え方である。

鎌倉は、今を遡ること約800年前の1192年(建久3年)に源頼朝によって武府の地として開かれ栄えた街で、三方を山に囲まれ一方が海という地形を活かした、自然の要害を備えた城塞都市でした。外敵から街を守るため、周辺には切岸(きりぎし)という断崖をめぐらし、外部への道は七つの切通しに限られていた。このような都市の形態や道路ネットワークは現在も大きく変わっていない。

鎌倉の休日の交通渋滞の原因は、中世の形を踏襲した道路網と、この道路網に観光目的の自動車が一時に集中することが挙げられる。若宮大路を中心軸としたHを横にしたような道路網は放射状に広がっていて、多量の自動車交通を捌くことが困難な道路体系となっている。幹線道路のみでなく、谷戸には狭隘な生活道路が入りこんでいるが、谷戸の奥には多くの観光ポイントがあって、住民や鎌倉散策を楽しむ観光客、通過するだけの自動車などが錯綜して危険な状況となっている。しかし、歴史的背景が故に、道路整備には相当時間を要すると考えられる。

ロードプライシングは、800年前に敵を防いだこの知恵を利用して地域の交通環境を改善しようとするものである。研究会では提言1で、地域への流出口は限られていて現在も残されている七つの切通しを活かして、外周部に9箇所程度のコントロールポイントを設けることで対応が可能と考えている。

現在の鎌倉地域の都市構造



### (3) まちづくりの観点から

古都としての位置付けを付与された鎌倉では、まちに住む者、また生業を営む者が一体となって、歴史的な環境を維持し、鎌倉のまちをより継続的に活性化していくことが必要である。そのためには、自動車に依存しないでも発展できるまちを創ることが必要であると考えている。

鎌倉は昭和41年に「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」いわゆる古都保存法によって鎌倉地域の山々を中心にその歴史的風土が保存されている。

法律では、「国民がひとしくその恵沢を享受し、後代の国民に継承されるべき古都における歴史的風土を保存する」ことを目的としており、このことは全ての国民の義務であると考えられる。

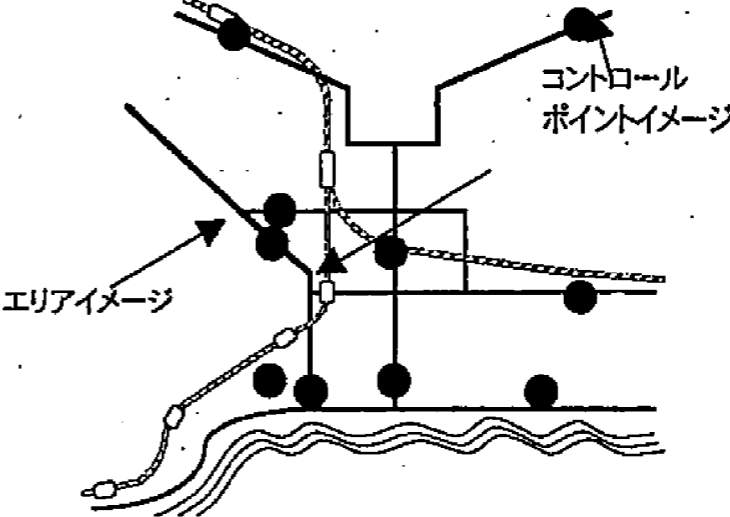
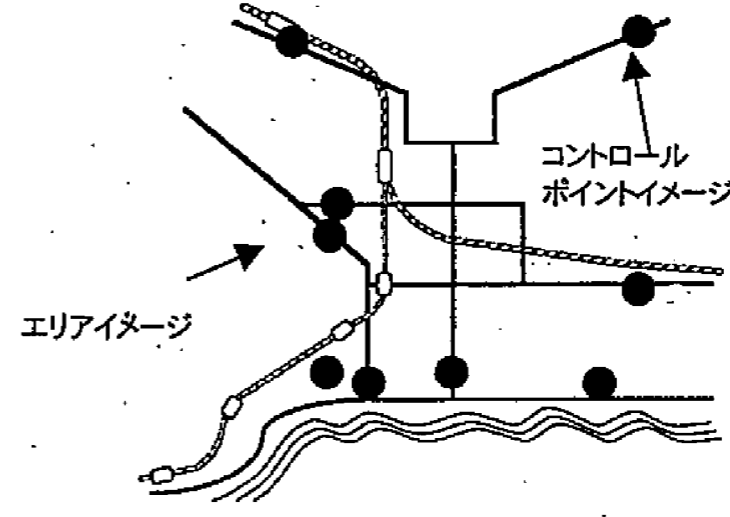
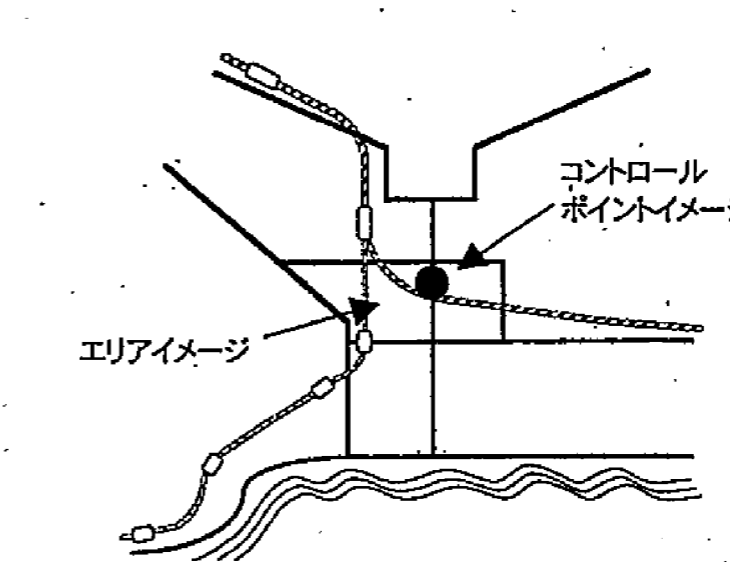
こうしたまちに住む者、また生業を営む者としては、鎌倉の歴史的な環境を維持し、鎌倉のまちをより継続的に活性化していくために、自動車に依存しないでも発展するまちを創ることが必要であると考えている。排気ガスにまみれ、狭い道の端を車に追われて歩く状況が、いいまちだとは誰も思わないだろう。

これからは高齢社会である。一層、皆が自動車を使えるという状況ではなくなると思われる。自動車の利便性は尊重しつつも、自動車を使わなくても、住みやすいまち、発展するまちの実現のために、知恵を絞るべきであると考えている。

参考: 鎌倉市では、平成13年6月末時点で65歳以上の人口が21.7%と、超高齢化が進展している。

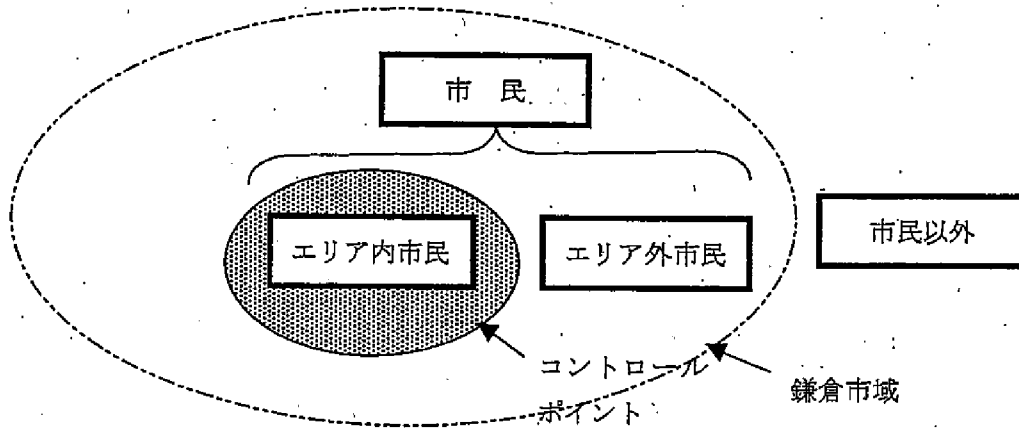
# [付属]-13 ロードプライシングの考え方

## (1) ロードプライシングの具体的手法と対象エリアの考え方

方式	特徴	エリア(ポイント)設定のイメージ	導入事例	
①ゾーンプライシング	特定の混雑地域(エリア)を対象とする手法	<p>特定の対象地域(混雑地域・進入制限地域)に進入しようとする自動車に対しても、その混雑地域内だけを走行する自動車に対しても課金するもので、自動車走行量の削減、混雑の緩和、環境の改善の観点からは、最も公平で、理想的な制度であると考えられている。</p> <p>GPSなどの情報処理技術の普及により将来は導入可能と考えられる。</p>		シンガポール(エリア・ライセンシング・スキーム 1975~1998年) ロンドン(検討中)
②コードンプライシング	特定の混雑ポイントやルートを通る自動車に課金する方法。韓国ソウル市の南山トンネルの事例では交通量の削減だけでなく、分散の効果も生じている。	<p>特定の対象地域(混雑地域)を囲むライン(コードン線)を設定し、ここを通過して特定地域に進入しようとする自動車に課金するもの。課金技術としてはETC技術を利用できる。</p>		シンガポール(1998年~) ノルウェー オスロ ベルゲン トロンハイム
③ポイントプライシング	特定のルート(特定の道路や交差点)を対象とする手法	<p>ある特定の混雑ポイントやルートを通る自動車に課金する方法。韓国ソウル市の南山トンネルの事例では交通量の削減だけでなく、分散の効果も生じている。</p>		韓国 ソウル市

## (2)ロードプライシングのエリア別の課金体系の考え方の バリエーション

### エリア別の課金体系の考え方のバリエーション



案	内容	メリット	デメリット
案1	市民以外：500～1000円/回 市民：上記の1/15程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状の年間休日来街回数を考慮し、現時点で年間の支払額が等しくなるように設定。</li> <li>観光客などの市民以外の人と市民との、利用頻度の大きな差を考慮。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エリア内市民が、自分たちも他の市民と同様の課金対象になることに同意できるか？</li> <li>市民以外の理解が得られるか？</li> </ul>
案2	市民以外：500～1000円 エリア外市民：上記の1/15程度 エリア内市民：課金せず	<ul style="list-style-type: none"> <li>エリア内市民の自動車利用を生活権ととらえ、課金対象から除外する。エリア外市民については案1と同じ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>エリア外市民であっても、休日の買物などで頻繁に都心部(エリア内)に出かける場合には、それが生活権の一部を構成する可能性もある。</li> </ul>
案3	市民以外：500～1000円 エリア外市民：500～1000円 エリア内市民：上記の1/15程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>エリア内市民の生活権だけを考え、市民であるかどうかを問わない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同上</li> </ul>
案4	市民以外：500～1000円 エリア外市民：500～1000円 エリア内市民：課金せず	<ul style="list-style-type: none"> <li>エリア内市民の生活権だけを考え、市民であるかどうかを問わない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同上</li> </ul>
案5	区別を設けず、原則として500～1000円	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車1台がもたらす混雑や環境への影響は全て等しい、という立場から、市民かどうか、エリアの中か外か、という区分は一切設けない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民合意が可能か？</li> </ul>

### (3) ロードプライシングの課金の方法

ロードプライシングの課金の方法

		主な事例
①ステッカー方式	日単位のステッカーを事前に購入し、車両に貼布することにより、混雑区域内の入域を許可する方式	シンガポール(～1998年) ロンドン(ETCと併用を検討)
②ゲートによる料金支払い方式	日本の高速道路の料金所のように、ゲートを設けてその都度支払う方式	ノルウェー(ETC併用)
③ETC(ノンストップ自動料金収受)方式	現在、首都高やその他の高速道路で導入を始めている。車両に装着した車載機とETCゲートに設置した路側アンテナ間の通信により課金し、車両を停めることなく通行できるシステム。 不正行為に対しても電波法の提供となり、取締りが可能である。 日本では現在、高速道路への導入を前提とした取組みが進んでおり、課題はあるが、既にシンガポールでは一般道路での自由な走行を前提としたシステムが稼働しており、技術的には対応は可能である。	シンガポール(1998年～) ノルウェー(ゲート併用) ロンドン(ステッカーと併用を検討)

用語説明 ETC:Electronic Toll Collection System の略

#### (4) シミュレーションによる効果と影響予測

ロードプライシングは日本では実施事例がなく、実際には現時点でその効果や影響を知ることはできない。このため、コンピューターなどを使って、鎌倉地域の交通混雑と似た状況を仮想的に作り出すこと、即ち交通シミュレーションによって、すぐには実施が難しい新たな施策について、色々な観点から検討を行っている。

シミュレーションのもととなるデータは、地域の自動車の動きを調査したり、自動車での来訪者への意識を調査することによって整えている。

##### ①シミュレーションの目的

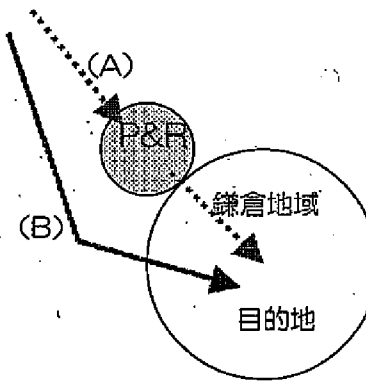
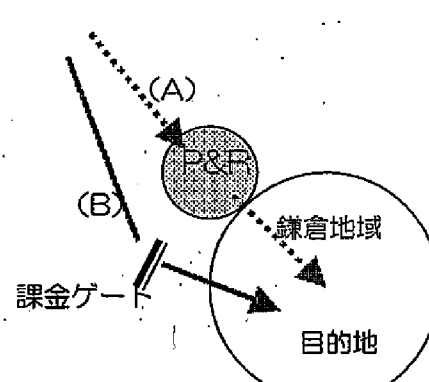
項目	目的
シミュレーションⅠ	公共交通への転換、自動車利用の抑制による交通環境の改善効果と影響の予測 ア 施策の複合効果と課題を明かにする イ 目標とする交通量を検討する ウ 目標とする交通環境の実現のための施策内容を検討する
シミュレーションⅡ	施策導入の際に鎌倉を訪れる観光客量の変化を検討する
シミュレーションⅢ	施策導入の際の広域的な交通への影響を検討する

## ② 公共交通への転換、自動車利用の抑制による交通環境の改善

### ア 施策の複合効果と課題を明らかにする

「パーク&ライド」と「ロードプライシング」の2つについて、これらの施策を導入した場合の効果や影響を測定して、課題を明らかにすることを目的とした。

#### シミュレーションの方法

■ パーク&ライド(P&R)のみを行った場合	■ パーク&ライドとロードプライシングを同時に行った場合
<p>・鎌倉地域の外側のパーク&amp;ライド駐車場に車を停めて地域内の目的地に行く人(A)と、そのまま地域内の目的地へ行く人(B)のそれぞれの割合を与えて、シミュレーションを行った。</p> 	<p>・鎌倉地域の外側のパーク&amp;ライド駐車場に車を停めて地域内の目的地へ行く人(A)と、ゲートで料金を支払って地域内の目的地へ行く人(B)のそれぞれの割合を与えて、シミュレーションを行った。</p> 

#### シミュレーションの結果

##### パーク&ライドのみを行った場合

鎌倉地域内、鎌倉地域周辺とも車で走りやすくはなるが、パーク&ライド利用者が増加しても鎌倉地域内における混雑は、一定以上は改善されなかった。

これは、パーク&ライドによって地域内の混雑が緩和されたため、他の地域から通過交通が入り込んでしまったためと考えられた。

##### パーク&ライドとロードプライシングを同時に行った場合

パーク&ライドとロードプライシングを同時に行った場合、ロードプライシングはパーク&ライドの効果を減少させる通過交通の流入を妨げ、地域内の混雑を大きく緩和する効果を発揮すると考えられた。

しかし、国道134号から腰越大船線に迂回する車両による影響が生ずることがわかった。

## イ 目標とする交通量を検討

自動車の交通量の抑制を行う場合の『目標とする交通環境』について第16回研究会(平成 11年2月1日開催)で議論された次の指標に基づき、シミュレーションを行った。

### 研究会が提案する目標とする交通環境の条件

- 案①:住宅地域などの幅員の狭い道路において、通過交通が減少し、安全で静かな居住・歩行環境が保たれている。
- 案②:地域内の交差点での信号待ちの回数が2~3回以内である。
- 案③:ほぼ時刻表どおり路線バスが運行されている。

シミュレーションでは、上記の目標とする交通環境を実現した際の地域内の自動車の交通量を想定した。

### シミュレーションの結果

交通量を現況の60%まで削減した場合

- 信号待ちの回数  
現況7回⇒約3回
- 路線バスの所要時間  
約35分⇒約17分  
(定時運行の場合15分)

交通量を現況の70%まで削減した場合

- 信号待ちの回数  
現況7回⇒約3.5回
- 路線バスの所要時間  
約35分⇒約25分  
(定時運行の場合15分)

### 目標とする交通量

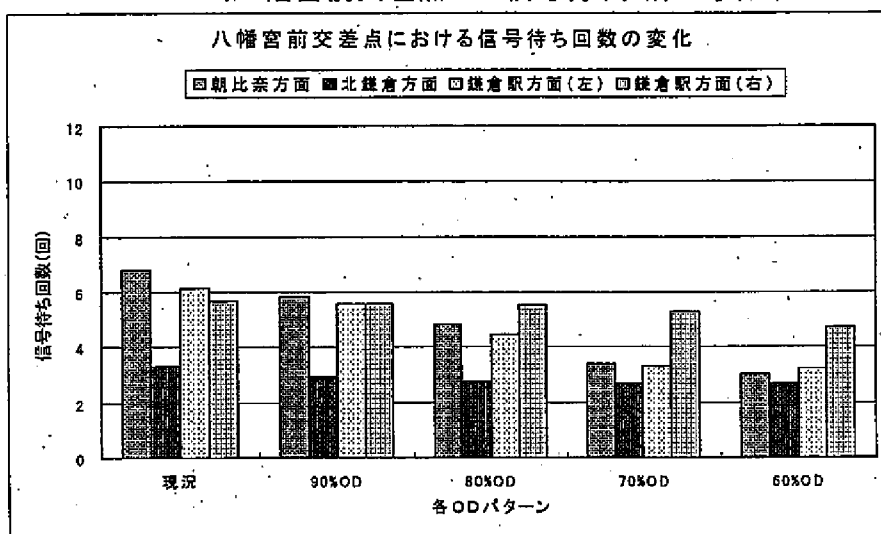
研究会が目標と定めた交通混雑の水準を達成するためには、休日の交通量を現況の60~70%とすることが必要であると考えました。

#### (研究会の目標)

- 観光シーズンの休日でも信号待ちが2~3回以内
- 路線バスの所要時間がほぼ時刻表どおり運行される。

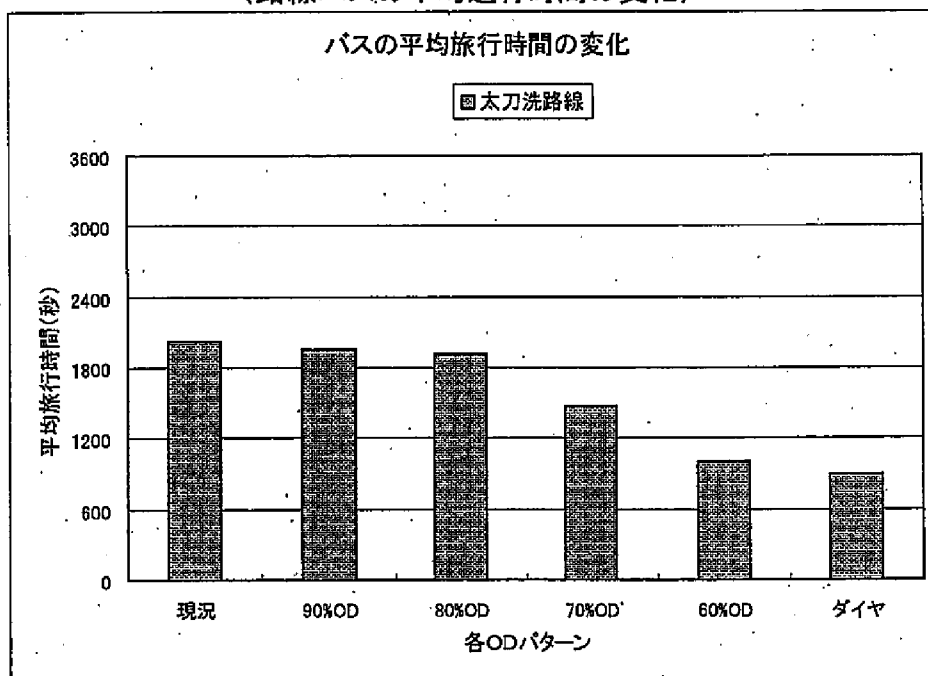


「信号待ち回数」の改善の視点からの検討  
 (八幡宮前交差点での信号待ち回数の変化)



鎌倉地域の代表的な交差点である八幡宮前交差点(太刀洗方面から鎌倉駅に向かう路線)において、信号待ち回数の変化のシミュレーションを行った。

「バスの定時運行」の確保の視点からの検討  
 (路線バスの平均運行時間の変化)



最も混雑が激しかった太刀洗方面から鎌倉駅に向かう路線のある休日の交通量を10%ずつ減らし、路線バスの平均運行時間の変化のシミュレーションを行った。

## ウ 目標とする交通環境実現のための施策内容の検討

「イ 目標とする交通量を検討」で得られた『目標とする交通環境』を実現するための施策内容を想定した。

### 研究会ではまず、実現可能な施策の目標値を想定

シミュレーションにおいては、次の5点について仮に目標値を想定した。

□自動車の進入率 鎌倉地域へ自動車で向かう人の割合(自動車進入率)の目標を仮にシミュレーションで想定した60~70%の中間値65%と設定した。

□パーク&ライド 選択率 鎌倉地域の外縁部で車から公共交通に乗り換える人の割合(パーク&ライド選択率)の目標を仮に最大13%と設定した。

(参考)将来のパーク&ライド駐車場の確保可能台数を約1,000~2000台と考え、休日の観光目的の自動車約15,000台に対し許容できるパーク&ライド選択率は7~13%と考えた。

□パーク&ライド駐車場と鎌倉地域内駐車場との料金差

実験時の利用者アンケートを考慮し、実現可能なパーク&ライド駐車場と鎌倉地域内の駐車場との料金差を仮に1,100円程度と設定した。

□環境手形による観光特典

鉄道で鎌倉地域を訪れる来訪者が環境手形を利用した場合に得られる観光特典(鉄道・バス運賃の割引、寺社等での拝観料の割引、商店等での特典サービス)を金額に換算した。

仮に鉄道・バス運賃割引相当の120円~観光施設での割引特典を含む580円程度まで幅を持って設定した。

□自動車利用者のうち、鎌倉への来訪を取りやめる人の割合

鎌倉地域の地区交通計画では、単に自動車交通を抑制するのではなく、観光地としての活力やにぎわいのあるまちづくりを目指している。このことから、仮にロードプライシングの実施によって自動車利用者のうち、鎌倉への来訪を取りやめる人の割合は10%以下と設定した。

(このシミュレーションでは施策による新たな需要増は見込んでいない)

このシミュレーションの結果

<p>適切なロードプライシングによる課金額は……？</p>	<p>検討1:ロードプライシングの課金額は 500～1,000 円の範囲内で検討することが良いと考えられた。                  ⇒自動車の進入率はロードプライシングによる課金額 500～1,000 円の間で緩やかに減少                  ⇒課金額が 1,000 円を超えると自動車利用者のうち、鎌倉に行かなくなる来訪者の割合が急激に増加</p>
<p>自動車進入率を目標とする水準(60～70%)の最低値の70%に抑えるためには……？</p>	<p>検討1:ロードプライシングの課金額を 900 円前後とする必要があると考えられた。                  ⇒環境手形による観光特典が 120 円、駐車料金差が 1,100 円の時、パーク&amp;ライド選択率が 13%程度(課金額が 900 円の時、12%と想定)と実現可能な水準に収まる。</p>
<p>自動車進入率を目標とする水準(60～70%)の中間値の65%まで抑えるためには……？</p>	<p>検討 1-パターン1:パーク&amp;ライド駐車場の台数を目標値より多く確保する必要があると考えられた。                  ⇒駐車料金差を 1,200 円まで拡大し、パーク&amp;ライド利用車の割合を目標値よりさらに 500 台程度増やせば(トータル 2,500 台程度)、課金額が 1,000 円としたとき、自動車進入率を約 65%とすることができる。</p>
<p>自動車進入率を 65%まで抑え、鉄道の利用率を高め、パーク&amp;ライドの選択率を下げることはできるか……？</p>	<p>環境手形による観光特典を増やすことができれば、自動車進入率を 65%に抑え、パーク&amp;ライド選択率を約 10%に抑えることができると考えられた。                  ⇒駐車料金差を 1,200 円まで拡大し、環境手形による観光特典を 320 円程度まで拡大できれば、課金額を 1,000 円としたとき、自動車進入率を約 65%、パーク&amp;ライド選択率を約 10%まで抑えることができる。</p>
<p>シミュレーションの結果</p>	<p>ロードプライシングの課金額は、各種条件により変動するものの、『概ね 500～1,000 円』の範囲とすることが必要であると考えられた。</p>

### ③ 観光客数の変化の予測

平成 10 年度社会実験時に行った来訪者へのアンケート結果から、「施策導入の際に鎌倉を訪れる観光客数の変化」の予測を行った。

このシミュレーションでは、パーク&ライド、環境手形、ロードプライシングなどの施策を複合的に導入した場合、来訪者数は増加するとの見通しを得た。

この調査は、主に鎌倉フリー環境手形の利用者を対象としたものであり、増加の程度については今後、さらに調査を進めることが必要であるとした。

施策導入後の来訪者数の変化の見通し

鎌倉への交通手段		現在の交通手段利用の割合 A	施策導入時		
			手段選択 B	来訪頻度 C	来訪者指数 A*B*C
現在、自動車を利用	鉄道に転換する	約 20%	8.2%	1.32	2.2%
	P&Rを利用する		12.0%	0.66	1.6%
	自動車で行く		70.1%	0.66	9.3%
	来訪をやめる		9.7%	0.00	0.0%
鉄道を利用して行く		約 75%	100%	1.64	123.0%
その他の交通手段を利用		約 5%	100%	1.00	5.0%
現在の来訪者数を 100 とした場合の 施策導入時の来訪者指数⇒					141%

#### ④ 施策導入の際に広域的な交通への影響を検討

施策導入の際に広域的な交通への影響を予測した。

検討条件を「ロードプライシングにより鎌倉地域へ進入する車のある休日の65%に抑制できたとき」とし、横浜市南部から三浦半島地域の交通混雑への影響を検討した。

鎌倉地域においてロードプライシングを軸とした自動車利用の抑制策を導入することによって、横浜市南部や藤沢市東部、三浦半島地域において、広域的な交通混雑を緩和する効果を得ることが把握された。

- 検討域内で走行条件が向上し、平均速度 10km/h以下の区間が減少
- 検討域内での平均速度が約 3km/h向上する(現況の 18.4 km/hから 21.2 km/h)
- ゾーン間の平均所要時間が短縮
- 検討域内における NO<sub>x</sub> の排出量は 4%程度、CO<sub>2</sub> の排出量は 8%程度削減

## (5) ロードプライシングの社会実験の素案の考え方

### ① 実験エリア

■ 「実験エリア」は、正月三が日規制の「歩行者専用道路、路線バス・タクシー等専用道路」のエリアとして検討を進めていくことが市民に理解されやすく、適切であると考えます。

実験エリアの考え方の例を P81 の「ロードプライシング実験エリア及びコントロールポイント位置(案)」に示す。なお、考えられる実験エリアの比較・検討を行った結果を P82 に示す。

### ② コントロールポイントの位置

コントロールポイント付近でUターン又は迂回ルートを選択ができる地点があることを基本とし、次の5つの交差点(地点)周辺に、実験におけるコントロールポイント位置を設定することが適切であると考えている。

- 鶴岡八幡宮裏
- 市役所前交差点
- 下馬交差点
- 大町四つ角交差点
- 岐れ道交差点

コントロールポイントの位置の考え方の例を P81 の「ロードプライシング実験エリア及びコントロールポイント位置(案)」に示す。

### ③ 実験協力金の取扱い

実験において実験協力金等の受取り方としては、次の2つが可能性のある方法と考えている。

A:ゲートを設置して、係員が受け取る

B:ゲート手前の場所で、係員が受け取る（駐車場、ガソリンスタンド等で）

Aの方法ではゲートの手前で渋滞を引き起こす可能性が高いため、Bを基本として路外の用地（駐車場など）で実験協力金等を受け取る方法が適切と考えている。

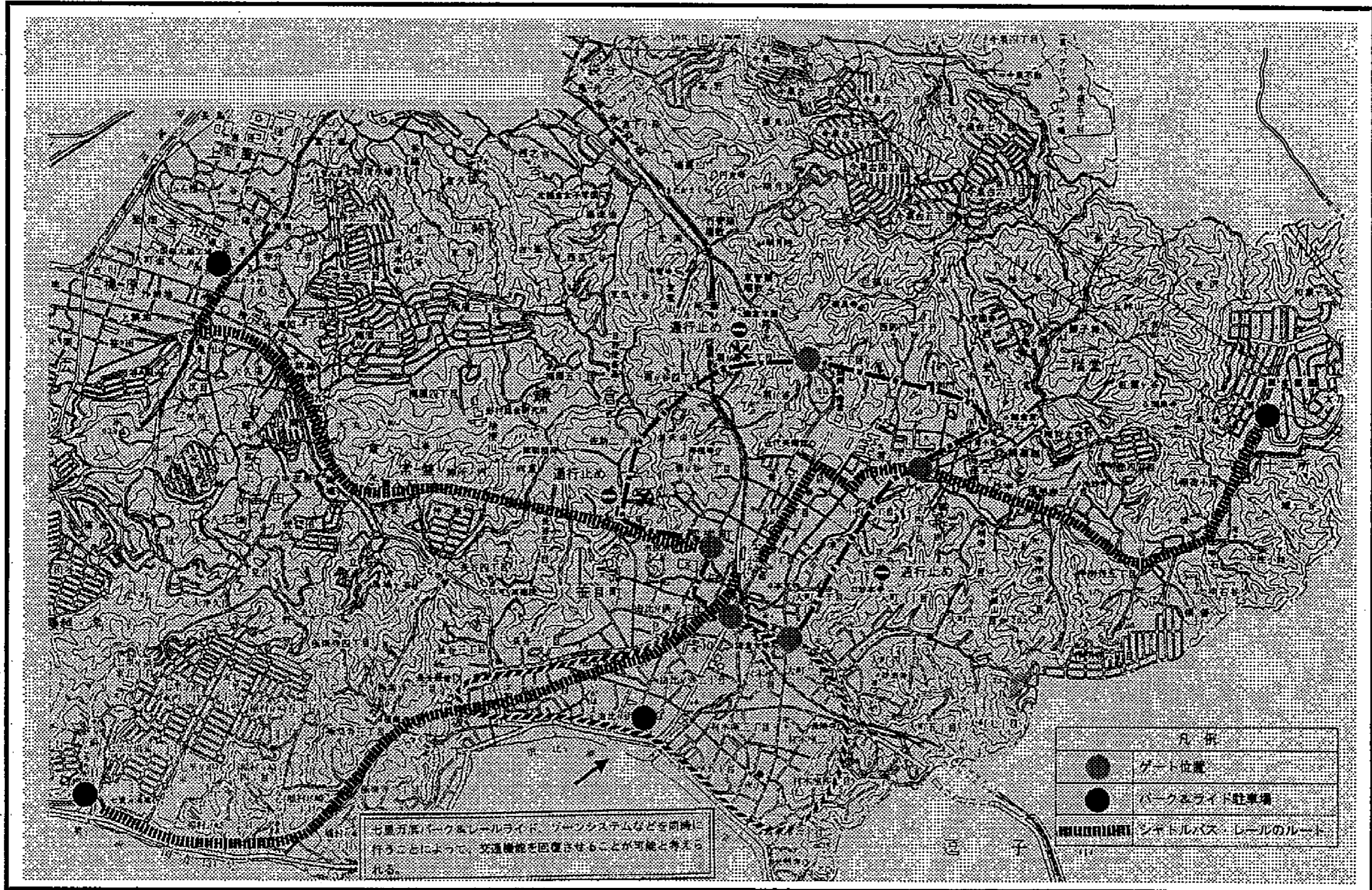
実験協力金の取扱いについては、なお慎重な検討が必要である。

### ④ 情報提供の方法

正月三が日規制の遠隔規制の方法を参考に、ロードプライシングの実験の実施状況について、鎌倉地域のなるべく手前で頻繁に情報提供を行い、迂回や公共交通の利用を促進することが必要であると考えている。

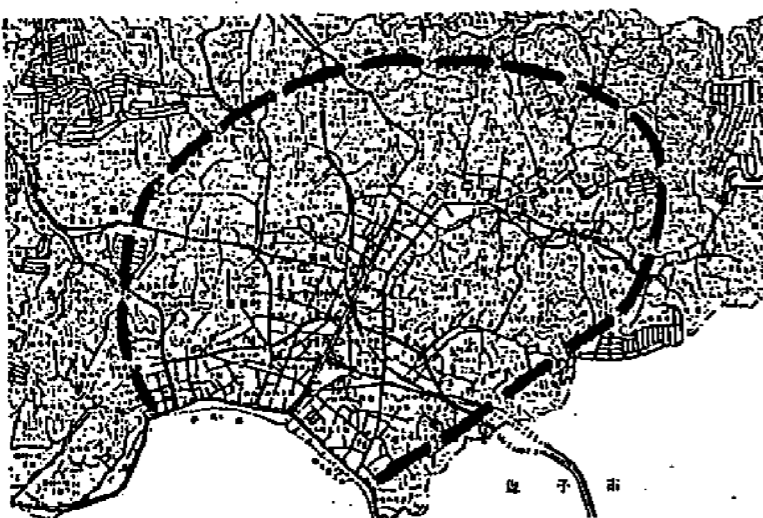
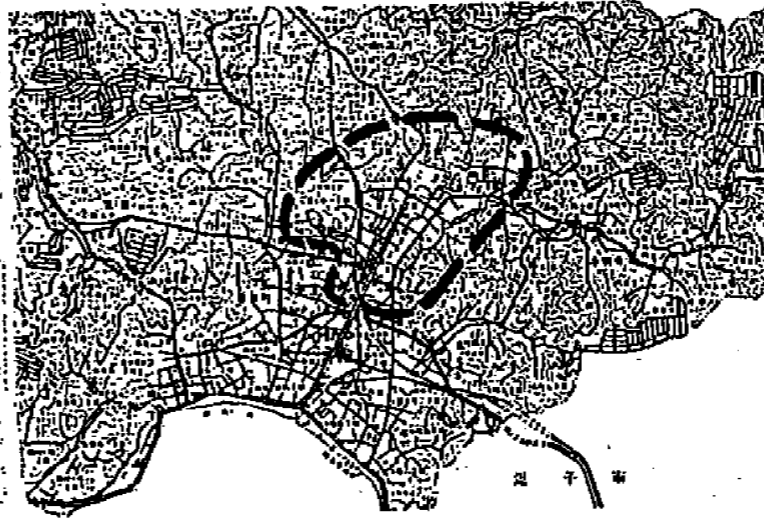
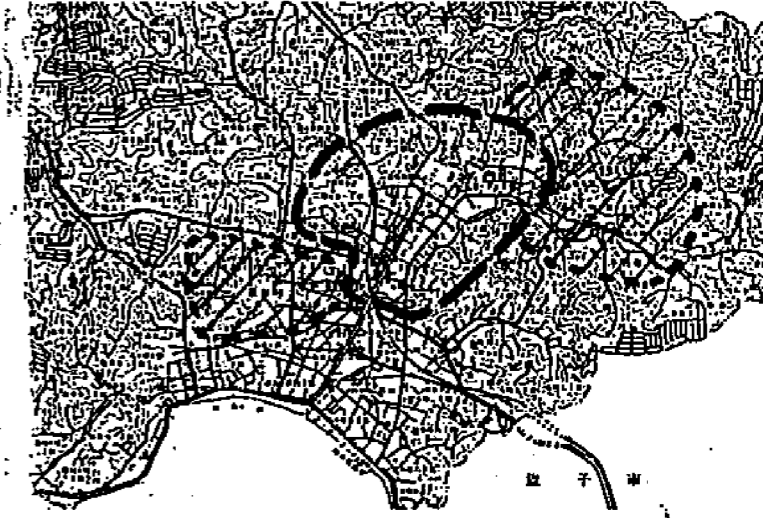
実験における情報提供の考え方の例を P83 の「情報提供交差点位置（案）」に示す。

ロードプライシング実験エリア及びコントロールポイント位置(案)



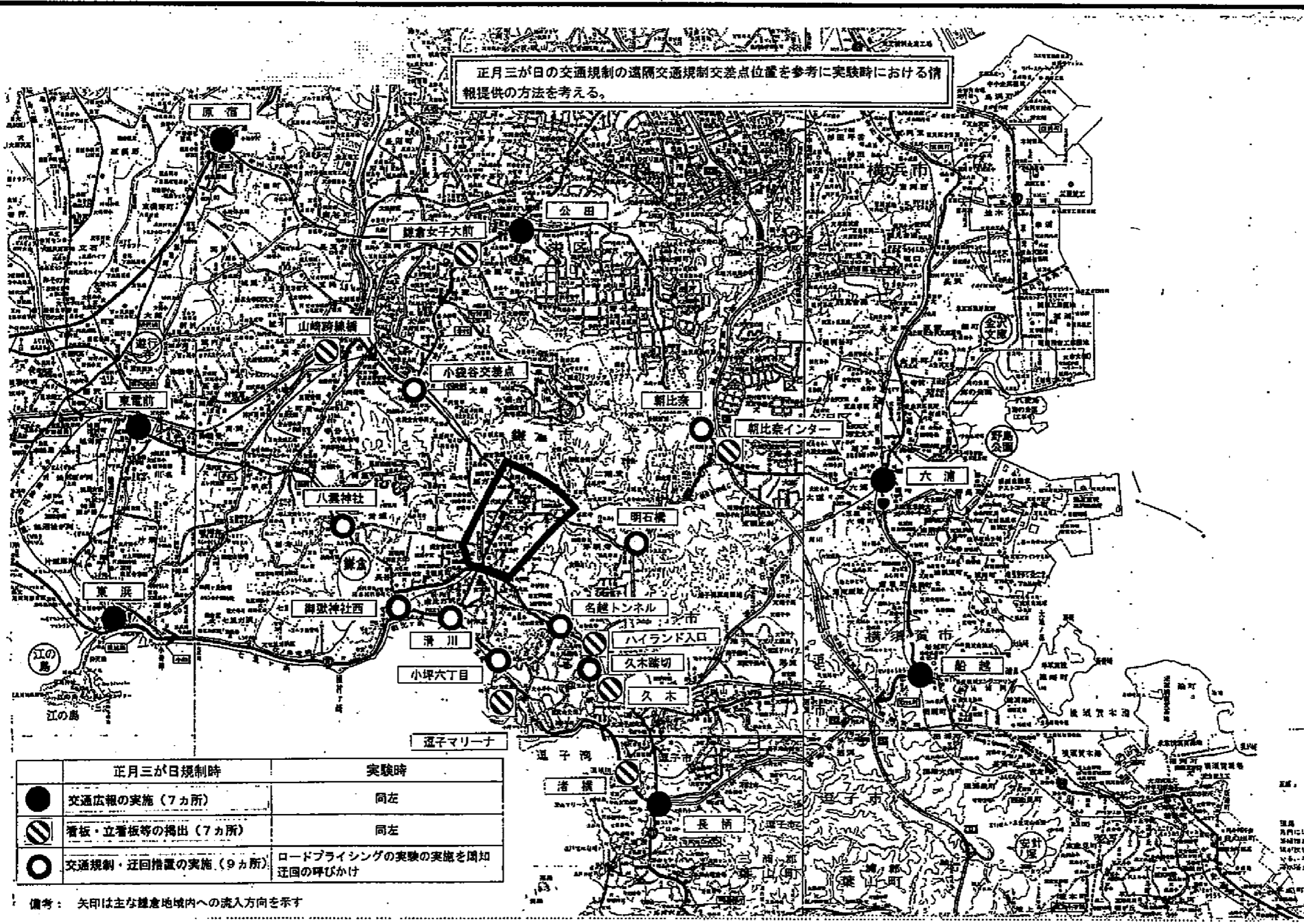


## 考えられる実験エリアの比較・検討

概要 (評価)	第1案 提言での計画案	第2案 正月三日規制を考慮した案	第3案 左記の案に隣接地区を組み込んだ案
実験エリア図			
交通規制	<p>エリアが広く、ゲート数が9箇所となることから、交通規制がかなり複雑になる。</p> <p>国道194号からの流入を制御するため、山北・長谷地区でラッシュアワーを同時に実施する必要がある。</p>	<p>エリアが小さく、ゲート数が5箇所であることから、交通規制が第1案よりも容易になる。</p>	
広域交通への影響	<p>主要な観光施設・目的地に到達している地域全体を対象エリアとしており、広域的な自動車交通を抑制し、公共交通へ転換させる効果は高い。</p>	<p>長谷寺や大仏などの観光施設を対象エリア外とするため、広域的な自動車交通の抑制、公共交通への転換効果は弱まる。</p>	
境界部分での交通処理	<p>エリアが広く、外縁部を迂回させることとなるため、境界部分での交通処理は比較的スムーズである。</p> <p>彦子・小坪方面からは迂回路がないため、線金を前提とせざるを得ない。</p>	<p>境界部分に入り込んだ場合、迂回路がなくレークンを余儀なくされる。</p> <p>観光目的の自動車が縮小したエリアの境界部まで接近し、路上駐車が発生する可能性がある。</p> <p>彦子・小坪方面からの交通処理が容易である反面、通過交通を抑制することができない。</p>	
鎌倉地域内での効果と問題点	<p>鎌倉地域全体で、外からの交通負荷が軽減され、交通環境の改善を図ることができる。</p> <p>地域内の移動には制約がないため、地域内の自動車利用が活性化される恐れがある。(道路渋滞により停滞化した地域内の自動車交通量は約100台)</p>	<p>地区における休日の発生集中度が、鎌倉地域全体の約4割を占めているため、かなりの交通環境の改善効果が期待できる。</p> <p>一方、迂回車両等が地区を横断する道路(地区)に集中し、局部的に交通量が増加することが懸念される。</p> <p>エリアが狭いため、地域内での移動に制約が生じ、地域内の自動車利用を抑制することができる。</p>	
経済負担等		<p>鎌倉地域内が分割されることにより、同じ鎌倉地域内であっても居住者や商業者の間に負担格差を生じる可能性がある。</p> <p>特に、浄明寺・二階堂地区は、地形や道路ネットワークなどの条件から、交通不便地域を改善することが困難であるため、居住者の負担が大きくなる可能性がある。</p>	<p>浄明寺・二階堂地区での負担は軽減される。</p>

# 情報提供交差点位置(案)

正月三が日の交通規制の遠隔交通規制交差点位置を参考に実験時における情報提供の方法を考える。



	正月三が日規制時	実験時
●	交通広報の実施 (7カ所)	同左
◐	看板・立看板等の掲出 (7カ所)	同左
○	交通規制・迂回措置の実施 (9カ所)	ロードプライシングの実験の実施を周知 迂回の呼びかけ

備考： 矢印は主な鎌倉地域内への流入方向を示す

## ⑤ 自動車の交通制御方法

### ア 全体としての制御方法

提言1で提案した地区交通計画(案)は施策を複合的に組合せて効果を発揮するものである。

このため、ロードプライシングの実験において、施策の効果を確認するためには、提言1による①公共交通への転換策(パーク&ライド、環境手形など)、②歩行・居住環境の向上策(歩行者尊重道路など)、③総合的な交通情報の提供策との連携を図る必要があると考えている。

また、社会実験は、市民に自動車利用に関する取組みの主旨を伝えたり、将来的に観光客の増加につながる方策を試みるなど、プロモーションの絶好の機会でもある。

このような考えをもとに、全体としての制御方法については、今後さらに検討が必要であると考えている。

### イ コントロールポイント周辺の交通制御方法

事前に駐車場などで実験協力金等を受けとる方法であれば、コントロールポイントを設置する必要性がなくなると考えられる。

### ウ 利用しない車のUターンの方法

実験協力金の受けとり方とも関係するが、前述のBの方法であれば駐車場等からUターンさせることが可能であると考えられ、ゲート周辺での混乱を避けることができる。と考える。

## ⑥ 効果と影響度合いの把握方法

ロードプライシングの社会実験では、次のよう事柄について効果と影響を確認する必要があると考えている。

(実験で確認すべき事項)

- 鎌倉地域へのロードプライシングの導入に対する意識
- 地域内の交通環境の改善効果
- 交通流への影響(地域内、ゲート周辺、周辺地域)
- 鎌倉地域経済に与える影響

## ア 効果や影響の把握の方法

実験における効果や影響の把握は次のような方法が考えられる。

区分	実験で把握可能な項目	効果や影響の把握方法
意識把握	鎌倉地域へのロードプライシングの導入に対する意識	⇒鎌倉地域内の居住者、その他の地域の居住者、商業者(事業者)、来訪者、の意識把握 ⇒鎌倉地域への来訪を諦めた人の意識把握
交通環境の変化	地域内の交通環境の改善効果	⇒自動車利用の抑制度合い(交通量、渋滞長、所要時間) ⇒歩行環境への効果
	交通流への影響	⇒コントロールポイント周辺への影響度 ⇒周辺地域への影響度
地域経済への影響	鎌倉地域経済に与える影響	⇒観光客数の変化

## イ 意識把握のための調査の考え方

■ 「鎌倉地域内の居住者、その他の地域の居住者、商業者(事業者)、来訪者」と、「実験によって鎌倉地域への来訪を諦めた観光客」を対象としたアンケート調査を検討する

意識調査としては、実験によって直接的に影響を受ける「鎌倉地域内の居住者、その他の地域の居住者、商業者(事業者)、来訪者」を対象とすることが考えられる。また、これまで調査対象とすることが議論されてきたが、実施できなかった「鎌倉地域に来なかった人」を対象とする意識把握のための調査について検討していくことが必要と考える。

(「鎌倉地域に来なかった人」の意識把握の方法については、[付属]-14、資料-10 参照)

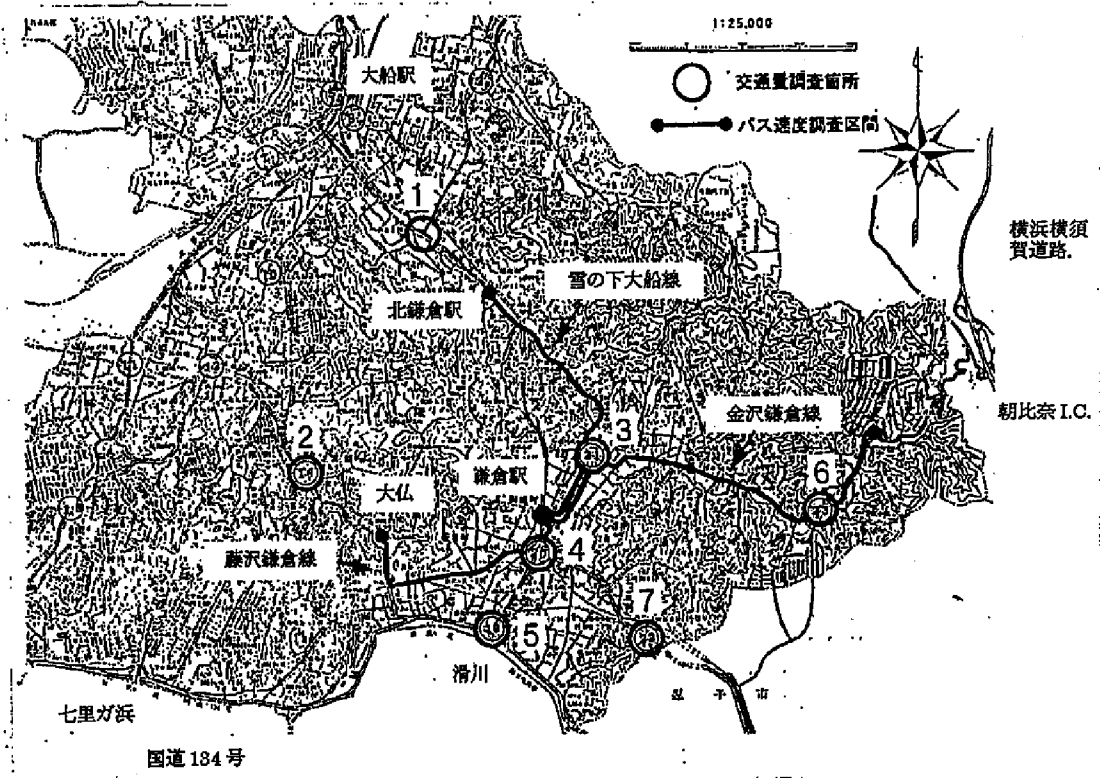
## ウ 交通環境の変化を把握するための調査の考え方

■ 交通関連の調査として、鎌倉地域内における「交通量、渋滞長、バスの所要時間」、周辺地域における「渋滞長」の測定を検討する。

意識調査を解析する上でのサポートデータとして鎌倉地域内の交通量、渋滞長、バスの走行環境、周辺地域での渋滞長を測定する調査の実施を検討する必要がある。調査に当たっては、これまでの調査データとの比較をするために、過年度での実査箇所を基本として検討することが適切であると考え。また、交通管理者やバス事業者の協力を

得ながら、データを収集することを検討する必要がある。

【参考】交通量調査・バス速度調査区間（平成11年度実験時）



エ 観光商業への影響把握のための調査の考え方

■ 観光商業への影響把握のための調査として「駅利用者数の推移」の把握を検討する。

観光への影響を把握するために、鎌倉地域内のJR駅、江ノ電駅の乗降客数を把握が必要と考えている。(過年度と比較)



## (6) 鎌倉地域におけるロードプライシングの名称

「ロードプライシング」という言葉を、単純に翻訳すると道路課金となりますが、研究会が提案するロードプライシングの考え方は財源確保を目的とした料金徴収とは全く意識を異にするものです。今後、広く市民や事業者等に施策への理解を得ていくためには、施策の提案の意図を正確に伝達する必要があると考え、研究会では「ロードプライシング」の名称について検討を行ってきました。

ロードプライシングの一般的な名称としては、右のような表現が考えられます。

### 鎌倉地域におけるロードプライシングの基本的な考え方

#### 【ロードプライシングの目的】

- 古都鎌倉の交通環境を創る（守る）ために、鎌倉地域の交通量を抑制し、交通機能の回復を図る

#### 【交通環境の達成目標】

- ① 細街路においては静穏性が保たれている（通過交通を排除する）
- ② すべての交差点の待ち回数を〇〇以内を目指す
- ③ 時刻表通りのバスの運行を目指す

#### 達成される環境

鎌倉地域の中で出来ること、新しく生まれること、直接的に起こる変化

- ・歩行者が安全に歩ける
- ・渋滞が解消される
- ・バスが時刻表通りに来る
- ・自動車がスムーズに走れる

（観光）  
のんびりと  
ゆったりと  
安心して  
歩いて  
バスで  
乗合タクシーで  
行動的に  
安全・快適

安全  
快適  
自由  
スムーズ  
落ち着いた  
古都らしい  
自然  
クリーン  
のんびり  
ゆとりのある  
さわやか  
ほのぼの  
悠々  
健康的

#### イメージされる言葉

古都づくり  
環境維持  
環境創造  
非車共存  
歩行者尊重

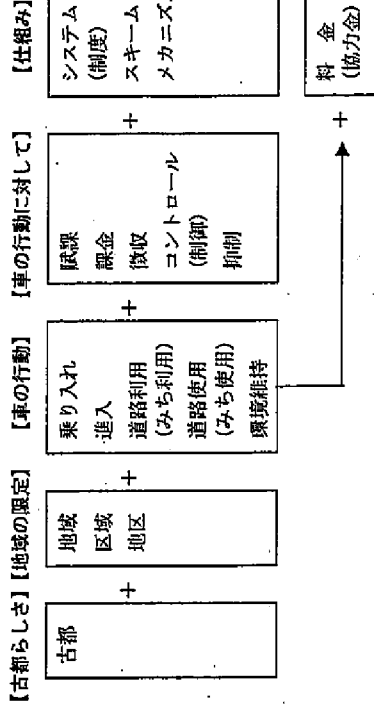
乗り入れ  
進入  
道路利用

課金  
利用料  
協力金  
寄付金

「道路混雑税」：経済学的な表現  
「道路課金」：課金することを表す表現

但し、これらの表現は鎌倉地区交通計画で目指すロードプライシングの目的を表わしていません。以下、以下の事項に留意しながら、独自の名称を提案することとしました。多くの人に理解を促すために、施策の目的や内容を分かりやすく伝えられる名称であること（愛称ではない）  
誤解を招かない名称であること（使途・目的は決まっていない）

### 鎌倉地域におけるロードプライシングの名称の組み立て

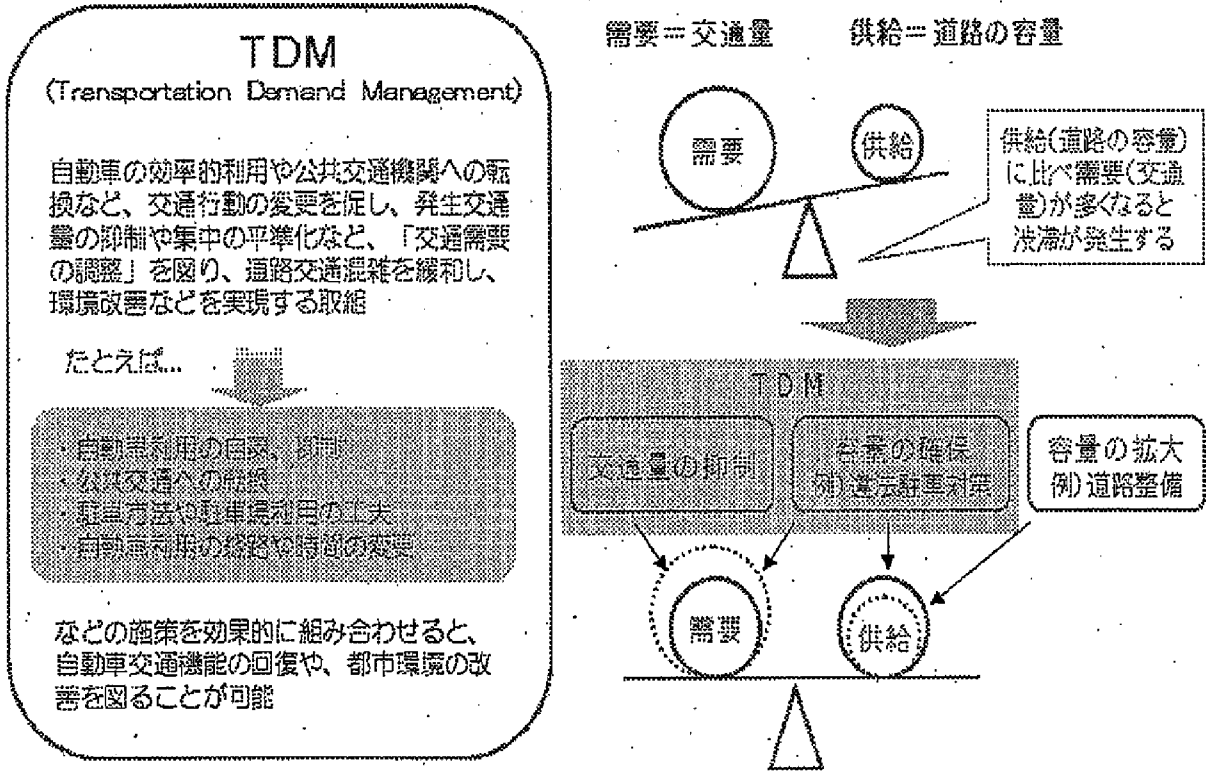


### 鎌倉地域におけるロードプライシングの名称案

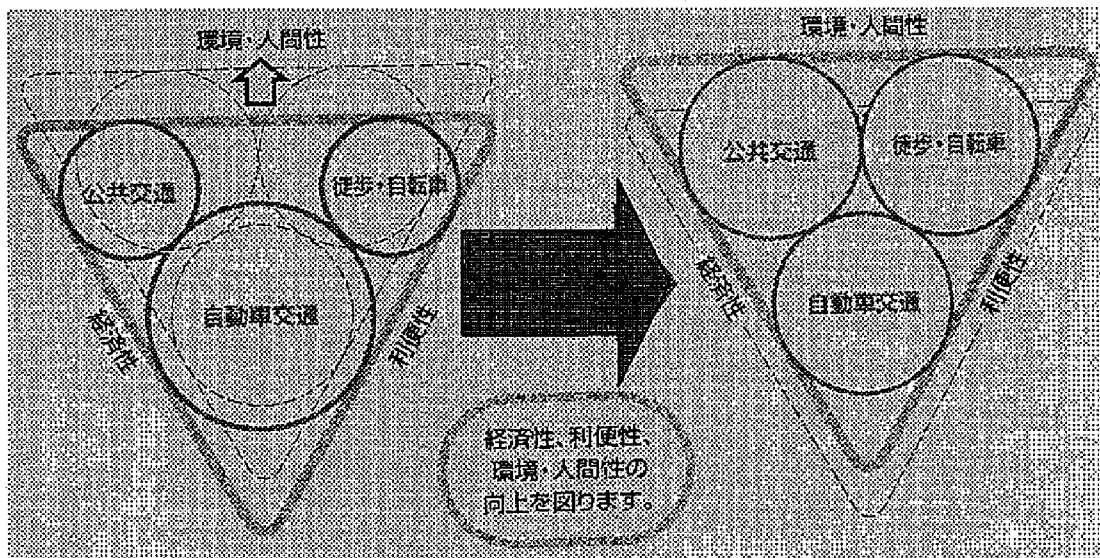
	鎌倉の特長性	一般性
ロードプライシングを踏襲	鎌倉 (鎌倉) ロードプライシング	ロードプライシング
課金を強調	鎌倉・みち利用料システム	進入車両課金システム 進入車両コントロール課金システム
目的を強調	-	自動車進入コントロールシステム

## **[付属]—14 資料集**

TDM の概念図



自動車依存型社会から都市交通協調型社会への転換モデル





## TDM 手法の体系

主なTDMの手法	施策の目的	
社用車の持ち帰り抑制	自動車利用の適正化	発生源の調整
ロードプライシング(シンガポール、オスロなど) ナンバープレート規制(アテネ、メキシコシティ、マニラなど) HOVレーン規制や都心への流入規制	自動車利用の抑制	
駐車場の整備・料金変更 端末荷捌き駐車場の整備 路上駐車規制(ロンドンのレッドルート)	駐車マネジメント	
SOHOの推進	就業場所の弾力化	
相乗り車の専用レーンや駐車優先 企業の相乗りシステム(組織)の形成	多人数乗車の推進	自動車の効率的利用
共同輸配送 (トラックターミナル、摩天楼スタッフなど)	物流システムの効率化	
パーク&ライド (ミュンヘン、カリフォルニア、金沢など) バス専用レーン・優先信号 シャトルバス 統一運賃制度 電車やバスの乗り継ぎ割引 環境切符	公共交通への転換	交通手段の変更
商談や納入の日時の変更 時差通勤 フレックスタイム	勤務時間や事業活動時間などの変更	時間帯の平準化
交通情報などの提供 駐車場情報などの提供	経路の変更	集中の平準化

用語説明 HOV:多人数乗用車両

SOHO:Small Office Home Office 職住近接の視点からの就業地分散

一般に、都市での社会活動を考慮すると交通行動は複雑で、単独のTDM施策だけで効果が期待できるものではない。実際にはTDM施策一つひとつの効果は小さく、幾つかの施策の連携、例えば「自発的誘導(Push)施策」と「抑制(Pull)施策」などを組合せることによって、初めて効果が発揮されるものである。

また、TDM施策の適用の可否や組合せは都市によって異なるため、社会実験やシミュレーション、意識調査などを通じて、ふさわしい手法を選択することが重要である。

## TDMの目的

一般にTDMの目的は次の4つが掲げられる。

TDMの目的	被害の発生	TDMの効果
①都市機能の回復	交通渋滞による自動車の走行速度の低下による都市活動の阻害	交通渋滞の緩和により都市活動の効率性を向上させ、都市機能の回復を図ることが期待できる。
②都市環境の改善	NO <sub>x</sub> 、※SPMなどの大気汚染	自動車発生量の抑制・削減により、排ガスに含まれるNO <sub>x</sub> 、SPMの発生量を削減できる。また、走行速度を向上させることにより、排ガスの発生量を削減することができる。 (例) 貨物自動車の走行速度が18km/hから25km/hに向上すると、NO <sub>x</sub> の排出は約14%削減できる。
③地球環境の改善	地球温暖化(二酸化炭素の発生量)	自動車走行総量の削減と走行速度の向上により、地球温暖化の原因である二酸化炭素の発生量を削減できる。
④交通事故の防止	交通事故の発生	交通総量の削減や違法路上駐車防止は交通事故を防止することにつながる。

※SPM(浮遊粒子状物質)とは、大気中の粒子状物質のうち粒径0.01mm以下のものをいう。人間の気道に沈着し呼吸器疾患の増加を引き起こすおそれがあるため、環境基準が設定されている。

## ロードプライシングの概念(一般論)

### ロードプライシングとは

一般に、道路混雑や大気環境の改善などの交通問題の解決を目的として、問題が発生している地域に流入したり、通過したりする車に対して、交通環境への悪影響を課金という形で負担させ、自動車交通量を削減または分散させることによって、地域の交通環境にふさわしい水準まで交通量を抑制し、都市機能の回復と都市環境の改善を図っていく、経済的な誘導施策である。

1960年代におけるイギリスの「スミード報告」で、世界ではじめてロードプライシングの基礎となる考え方が研究報告された。この報告では、混雑時にドライバーが道路を走行する際に発生させるコストを分析し、「自動車の外部不経済の内部化」といった経済学的な見地から、混雑税による道路の最適利用の考え方を示したものである。

その後、1970年にシンガポールで都心部のピーク時の交通混雑緩和施策としてロードプライシングが導入されている。

ロードプライシングは、この他、ノルウェーのオスロ・ベルゲン・トロンハイム、韓国のソウルなどで導入事例がある。(詳細は、[付属]-11 参照)

資料-5

コストの試算(車両認識の方式について)

導入コストは、どのような車両認識の方式を採用するかで変わるため、その事例と鎌倉地域への適用が考えられる方式について整理する。

(1) 車両認識と導入事例

特定地域内を走行する不特定多数の車両を認識する方法を以下に示す。

海外のロードプライシングに活用(予定)されている車両認識の方式(例)

都市	方式の概要
シンガポール (1975~1998年)	許可証方式 ・監視員が被課金者の購入した許可証を確認する方式。
シンガポール (1998年~)	DSRC方式(電波) ・通行車両の車載機器と道路上に設けた装置(路側装置)間で、電波を使った双方向の無線通信を行なう方法(アクティブ通信)
オスロ (1991年~)	DSRC方式(電波) ・通行車両の車載機器と路側装置の電波を使った無線通信による通行認識(パッシブ通信)
ロンドン (実施検討中)	カメラ方式 ・通行車両のナンバープレートデジタルカメラで撮影し、認識する方法
香港 (1998年実験実施)	GPS方式 ・通行車両の車載機器(カーナビゲーション)で、区域内の走行状況を把握し、FM多重電波で通信を行なう方法。

国内・海外において料金収受に活用されている通行認識の方式(例)

都市	方式の概要
日本道路4公団 (2000年~試行)	DSRC方式(電波)
トロント (1997年~)	DSRC方式(電波)
マレーシア (運用中)	DSRC方式(光) ・通行車両の車載機器と路側装置の間で近赤外線を使った無線通信を行なう方法

上記以外で走行車両に対して活用されている、または活用可能性にある通行認識の方式(例)

方式	方式の概要
カメラ方式	・走行車両の所要時間測定に活用中。
電子ナンバープレート方式	・ナンバープレートに無線装置と車両固有情報を記憶したメモリを搭載し、路側装置との無線通信により通行認識するもの
PHS方式	・端末機と基地局の一定時間毎の通信により、位置を基地局単位で把握するもの

上記の資料:「第3回東京都ロードプライシング検討委員会(H.12.12.21)」より

## (2) 鎌倉地域への適用可能性

鎌倉地域の場合、流出入する道路は2車線であり、かつ、沿道部で拡幅する余地も殆どないことから、許可証を発行して複数のゲートで許可証を確認する方式を採用することは困難である。

また、電子ナンバープレート方式やDSRC方式は、各車両に電子ナンバープレートや車載装置を搭載することが必要であることから、普及に期間を要する。

このため、鎌倉地域において現時点で導入可能性が高いのはカメラ方式と考えられる。

### ロードプライシングの課金システムの比較

許可証方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゲートを設置して係員が料金徴収する方法では、数多くのゲートが必要となるため、ゲートの手前の公共空間などを活用して許可証を発行する方式</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゲート手前での公共空間を活用した許可証発行場の確保と許可証販売店の設置</li> </ul>
カメラ方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゲート部で通過車両のナンバープレートを記録し、後日通行料金を請求する方式</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゲート部に路側装置としてデジタルカメラを設置</li> <li>情報処理センターを設置</li> <li>路側装置からの情報を伝達する回線の整備</li> </ul>
電子ナンバープレート方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゲート部で通過車両がナンバープレートに搭載した車両固有情報を記録し、後日通行料金を請求する方式</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各車両に電子ナンバーを搭載</li> <li>ゲート部に路側装置として電子ナンバーと通信を行なうアンテナを設置</li> <li>情報処理センターを設置</li> <li>路側装置からの情報を伝達する回線の整備</li> </ul>
E T C方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゲート部で通過車両の車載装置に搭載した車両固有情報を記録し、後日通行料金を請求する方式</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各車両に車載装置を搭載</li> <li>ゲート部に路側装置として電子ナンバーと通信を行なうアンテナを設置</li> <li>情報処理センターを設置</li> <li>路側装置からの情報を伝達する回線の整備</li> </ul>

DSRC：専用狭域通信（Dedicated Short Range Communication）の略。ETCや商用車管理システムなどの路車間通信に用いられる狭い範囲を対象とした通信方式。現在まで光を用いる方式と電波を用いる方式が開発されており、通信可能な範囲は一般に数mから数100mとなる。

### (3) 導入コストについて

海外における導入コストを以下に整理する。

なお、現時点において、カメラ方式の導入コストの事例はない状況にある。

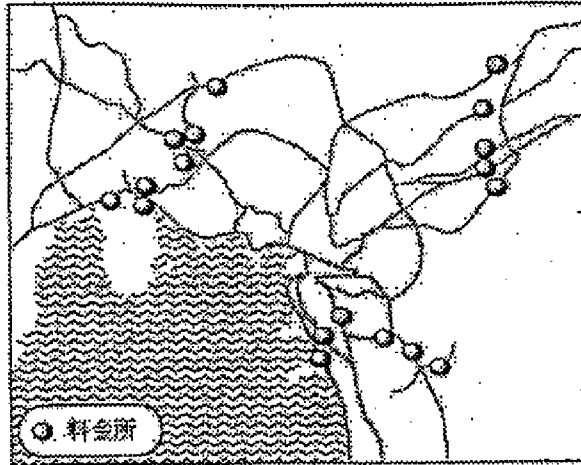
#### 海外におけるロードプライシング導入コストの事例

都市名	導入コスト	参考資料
シンガポール	ERP (*1) のプロトプロジェクト費用 = 1億9700万ドル ×64.82円/ドル=127億7千万円 1箇所当たりの金額 ÷28箇所=4.56億円/箇所	シンガポール交通事情調査 報告書 (1997年3月 交通需要 マネジメント研究会)
オスロ	料金所の建設費 =約2.3億NOK ×17円/NOK=39億円 1箇所当たりの金額 ÷18箇所=2.17億円/箇所	平成8年度 都市部におけ る交通管理手法の開発促進 に関する調査研究(その3) 報告書
ベルゲン	1箇所当たりの料金所ブース、設備・エンジニア リング等の建設費 =1,280万NOK ×17円/NOK=2.176億円/箇所	(平成9年3月 株式会社 野村総合研究所)

\*1) ERP: Electronic Road Pricing System (エレクトロニック・ロードプライシング) の略。

# オスロ・ベルゲン・トロンハイムにおけるトール・リング・システムの概要

Oslo市のToll Ring Systemの料金所



出所) 都市交通問題の処方箋

Oslo, Bergen, TrondheimにおけるToll Ring Systemの概要

	Oslo	Bergen	Trondheim
人口 (1989年)	38万人	29.5万人	17万人
有料開始時期	1990年2月	1986年1月	1991年10月
料金所の数	オスロ市内に入る道路18カ所に設置されている。その他、6カ所の道路を封鎖（路線バスのみが通行を許可されている）	7カ所（都心周辺に設置）	12カ所（都心周辺に設置）うち19カ所は自動収受、2カ所は手動方式
料金徴収対象車両		都心方向へ向かう車両	
料金徴収日時	24時間 終日	AM6:00~PM10:00 月曜日~金曜日	AM6:00~PM3:00 月曜日~金曜日
徴収方法	自動収受、手動方式	自動収受、手動方式	自動収受、手動方式
料金 (単位: US\$)	小型車1.5 大型車3.0	小型車0.7 大型車1.4	0.1g購入者 小型車4~8 NOK 非購入者 小型車1.5、大型車3.0 料金
年間収入 (NOK1=約17円; 1996年1月)	6億NOK (収入の10%は運営費)	5,500万NOK	7,000万NOK (収入の7%は運営費)
NON STOPの比率	65%	60%	80%
乗用車車両/1000人	434台	323台	380台
料金所の通貨車両台数	250,000台/日	70,000台/日	30,000台/日
トリップ/人日	3.0	3.0	3.8
乗用車での移動	49%	55%	59%
公共交通機関	17%	14%	9%
徒歩・自転車	34%	31%	32%
建設費等	料金所の建設費 約10億NOK	料金所ブース、設備・エントリアーリング等の建設費 =1280万NOK/箇所 維持費=720万NOK/年	道路建設費 22億NOK (政府が40%を負担、残額は15年間の料金収入で償還する)

出所) XXth WORLD ROAD CONGRESS MONTREAL 1995, Question II Transportation and Urban Space Planning

## 法制度等との関係

### (1) ロードプライシングに係わる法制度

ロードプライシングは、料金に近い形で利用者の負担を増加させ、それにより利用の抑制を図るものである。この種の価格メカニズムは通常の財については当然のことと受け入れられているが、道路の場合には特別の配慮が必要である。

ロードプライシングの法制度上の課題は、大きく分けて3つあると考えられる。

- ①既存の一般道路からの料金徴収の問題
- ②課金としての位置づけの問題
- ③違反取締りに関しての自動車所有者責任制

#### 1) 既存の一般道路からの料金徴収の問題

道路に関して日本では、一般に整備は公的主体が行い、国民に対して無料で開放することが規定されていると解釈されており、このことが道路利用に課徴金を課すロードプライシングと相容れないと考えられている。

しかしながら、「道路無料開放の原則」は道路法において明確に規定されているわけではない。

#### ①「道路無料開放の原則」の解釈

- ・ 道路法第2条において、「道路」は「一般の用に供する道」と定義されており、この定義によって一般財源を道路に充当でき、その道路は無料開放を前提としていると解釈できる。
- ・ 道路管理者を定めた道路法の条項（第13、15、16条）及び道路管理者の費用負担を規定した道路法第49条によって、国民から道路の維持管理費等の徴収を行うことはできないとされている。
- ・ また、道路法第25条「有料の橋又は渡船施設」の規定を反対解釈することによって、道路法において明記されていない「道路無料開放の原則」が普遍的原則であることを根拠づけている。
- ・ したがって、通常の有料道路を設けるためには、別途法的な根拠づけが必要となる。

#### ②「道路無料開放の原則」に対する例外

- ・ 「道路無料開放の原則」に対する例外としては、わが国において広く用いられている道路整備手法である有料道路制度がある。



- ・ 有料道路制度は、料金徴収により道路整備を早期に実施することを目的としており、建設資金を料金収入により償還した後は、一般道路として無料開放されることになっている。
- ・ また、「道路無料の原則」を原則として維持する方策として、有料道路の建設にあたっては無料開放された代替道路が存在することが前提となる。
- ・ これは、特別措置法第3条第1項「通常他に道路の通行又は利用の方法があつて、当該道路の通行又は利用が余儀なくされるものではない」が根拠となる。

### ③ロードプライシングの道路法からの検討

- ・ 一般道路でロードプライシングを実施する場合には、有料道路実施のための必要条件を満たさない可能性が大きい。
- ・ 「道路無料開放の原則」は、道路利用者を差別化しないことが前提であるが、料金徴収によって需要削減を目指すロードプライシングは、この点に抵触する。

### ④直接的な道路の利用に関する手数料の徴収

- ・ パーキングメーター、パーキングチケットなど、直接的な道路の利用に関して手数料を徴収するものがあり、時間制限駐車区間という制度（道路交通法第49条以下）を根拠するものである。
- ・ しかしながら、道路法第2条からは、道路の附属物である自動車駐車場等は、道路の無料開放の原則により道路整備特別措置法に基づくものを除き、原則的に無料であるべきだと解釈されている。

### ⑤交通円滑化の観点（道路交通法）からの検討

- ・ 交通円滑化の観点からは、道路交通法第4条により、都道府県公安委員会（交通警察）に認められた交通規制権限との関係が争点になると考えられる。
- ・ 同条では、「……、その他交通の安全と円滑を図り……必要があると認められるときは、……信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両の通行の禁止その他の道路における規制を行うことができる。……」としている。
- ・ 一般的には、この規制は権力的手法に限られると解釈されており、ロードプライシングがこの権限に含まれるかどうかは検討が必要である。

## 【参考1：道路法】

### 第二条（用語の定義）

この法律において「道路」とは、一般交通の用に共する道で次条各号に挙げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となってその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

- 2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作をいう。

### 第十三条（国道の維持、修繕その他の管理）

国道の維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法、第二条第二項に規定する災害復旧事業、その他の管理は、政令で指定する区間内については建設大臣が行い、その他の部分については都道府県知事はその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う。

### 第十五条（都道府県道の管理）

都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う。

### 第十六条（市町村道の管理）

市町村道の管理は、その路線の存する市町村が行う。

### 第四十九条（道路の管理に関する費用負担の原則）

道路の管理に関する費用は、この法律及び公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法並びに他の法律の特別の規定がある場合を除くほか、当該道路の道路管理者（指定区間内の国道にあつては国、指定区間外の国道にあつては道路管理者である都道府県知事の統括する都道府県、その他の道路にあつては道路管理者である地方公共団体をいう）の負担とする。

### 第二十五条（有料の橋又は渡船施設）

都道府県又は市町村である道路管理者は、都道府県道又は市町村道について、建設大臣の許可を受けて、橋又は渡船施設の新設又は改築に要する費用の全部又は一部を償還するために、一定の期間を限り、当該橋の通行者又は当該渡船施設の利用者から、その通行者又は利用者が受ける利益を超えない範囲内において、条例で定めるところにより、料金を徴収することができる。

- 2 前項に規定する橋又は渡船施設は左の各号に該当するものでなければならない。
  - ① その通行又は利用の範囲が地域的に限定されたものであること。
  - ② その通行者又は利用者がその通行又は利用により著しい利益を受けるものであること。
  - ③ その新設又は改築に要する費用の全額は地方債以外の財源をもって支弁することが著しく困難なものであること。

## 【参考2：道路整備特別措置法】

### 第三条（日本道路公団の行う有料の一般国道等の新設又は改築）

日本道路公団は、一般国道、都道府県道又は道路法第七条第三項に規定する指定市（以下単に「指定市」という。）の市道が次の各号に規定する条件に該当し、かつ、当該道路が都道府県道又は指定市の市道である場合においては、当該道路の新設又は改築が国の利害に特に関係があると認められるものであるときに限り、同法第十二条、第十五条、第十六条第一項若しくは第二項本文、第十七条第一項若しくは第二項若しくは第八十八条第二項の規定又は同法第十六条第二項ただし書若しくは第十九条第一項の規定に基き成立した協議（同法第十六条第四項又は第十九条第四項の規定により成立したものとみなされる協議を含む。）にかかわらず、建設大臣の許可を受けて、当該道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

- 一 当該道路の通行者又は利用者がその通行又は利用者により著しく利益を受けるものであること。
- 二 通常他に道路の通行又は利用の方法があつて、当該道路の通行又は利用が余儀なくされるものでないこと。

### 第七条の二（首都高速道路公団又は阪神高速道路公団の行なう有料の首都高速道路又は阪神高速道路の新設又は改築）

首都高速道路公団は、道路法第十二条、第十三条、第十六条第一項若しくは第二項の規定又は同法第十六条第二項ただし書若しくは第十九条第一項の規定に基き成立した協議（同法第十六条第四項又は第十九条第四項の規定により成立したものとみなされると協議を含む。）にかかわらず、首都高速道路公団法（昭和三十四年法律第百三十三号）第三十条第一項の規定により指示された基本計画に従つて、当該基本計画に含まれている道路法第四十八条の二第一項の規定による指定を受けた自動車のみ的一般交通の用に供する道路（以下単に「首都高速道路」という。）を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

- 2 阪神高速道路公団は、道路法第十二条、第十五条、第十六条第一項若しくは第二項本文若しくは第十七項第一項若しくは第二項の規定又は同法第十六条第二項ただし書若しくは第十九条第一項の規定に基き成立した協議（同法第十六条第四項又は第十九条第四項の規定により成立したものとみなされる協議を含む。）にかかわらず、阪神高速道路公団法（昭和三十七年法律第四十三号）第三十条第一項の規定により指示された基本計画に従つて、当該基本計画に含まれている道路法第四十八条の二第一項又は第二項の規定による指示を受けた自動車のみ的一般交通の用に供する道路又は道路の部分（以下単に「阪神高速道路」という。）を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

#### 第七条七（本州四国連絡橋公団の行なう有料の本州四国連絡道路の新設又は改築）

本州四国連絡橋公団は、道路法第十二条、第十七条第一項若しくは第二項若しくは第八十八条第二項の規定又は同法第十九条第一項の規定に基づき成立した協議（同条第四項の規定により成立したものとみなされる協議を含む。）にかかわらず、本州四国連絡橋公団法（昭和四十五年法律第八十一号）第三十条第一項の規定により指示された基本計画に従って、当該基本計画に係る一般国道（以下「本州四国連絡道路」という。）を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

#### 第七条十二（地方道路公社の行なう有料の一般国道等の新設又は改築）

地方道路公社は、一般国道、都道府県道又は市町村道（第七条の十四第一項に規定する道路網を構成している道路を除く。）が第三条第一項各号に規定する条件に該当し、かつ、当該道路が一般国道である場合においては、当該道路の新設又は改築が当該道路の存する地域の利害に特に関係があると認められるものであるときに限り、道路法第十二条、第十五条、第十六条第一項若しくは第二項本文、第十七条第一項若しくは第二項若しくは第八十八条第二項の規定又は同法第十六条第二項ただし書若しくは第十九条第一項の規定に基づき成立した協議（同法第十六条第四項又は第十九条第四項の規定により成立したものとみなされる協議を含む。）にかかわらず、建設大臣の許可を受けて、当該道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。

#### 第八条（道路管理者の行なう有料の道路の新設又は改築）

道路管理者（都道府県及び市町村である場合に限る。以下この条、次条、第八条の三第一項、第九条第一項、第十四条第二項、第十三条、第十六条第三項及び第二十三条において同じ。）は、道路の新設又は改築に要する費用の全部又は一部が償還を要するものであり、かつ、当該道路が第三条第一項各号に規定する条件に該当する場合に限り、建設大臣の許可を受けて、当該道路を新設し、又は改築して、料金を徴収することができる。



## ② 法定外普通税または目的税としての位置づけの可能性

- ・ 各地方公共団体では、法定外普通税や法定外目的税の導入に関する研究がなされており、自然保護や環境対策を目的とした課税、ゴミの排出を規制するための産業廃棄物処理業者を対象にした課税、河川、漁港でもモーターボートの不法係留を防ぐための課税などが検討されている。
- ・ 神奈川県では、神奈川県地方税制等研究会が「地方税財政制度のあり方に関する中間報告書」を平成12年5月に作成している。
- ・ 同報告書では、神奈川の豊かな自然環境を守り、かつ、県民の良好な生活環境を確保し、アメニティーの高い生活空間づくりをするために、自然環境や生活環境に対して考えられる負荷全般を規制・抑制するとともに、その税収を都市的な防災対策を含む幅広い生活環境対策の費用に充てる「生活環境税制（アメニティー税制）」の構築を目指すとしている。
- ・ また、東京都ではロードプライシングを法定外目的税、太宰府市では観光環境税を法定外普通税、山梨県では富士スバルラインの償還期限後の料金徴収手段として法定外目的税として導入することを検討している。
- ・ このように、法定外普通税や法定外目的税を活用しながら、交通問題や環境問題を改善していくために、ロードプライシングを含めた課金を行なうことを各地方公共団体が検討している状況にある。

## 3) 違反取締りに関しての自動車所有者責任制

道路交通違反に対する処罰の対象が、自動車運転者を原則としているのに対して、ロードプライシングでは基本的には車両ベースに料金徴収が行われることから、効率的な適用にあたっては、所有者責任制の導入が求められている。

このため、レンタカーのように、自動車運転者と自動車所有者が異なる場合の対応も検討が必要とされる。

## (2) 参考事例及び国の方針

### 1) 海外の参考事例

ロードプライシング導入に関する海外の事例を以下に整理する。

#### ロードプライシング導入に関する海外の事例

	都市・時期	目的	効果・課題・留意点等の概要
実施事例	シンガポール 1975.6月～	・朝、夕のラッシュ時における都心部道路の自動車混雑の緩和	・総合的な交通施策（地下鉄網の整備等）の一環として実施
	ノルウエー ベルゲン 1986.1月～	・道路整備の促進	・料金収入と同額の特別道路整備交付金を通常の補助に加えて支出 ・道路整備財源を倍増、およそ15年で望ましい道路システムの整備を進める
	ノルウエー オスロ 1990.2月～	・中心市街地での混雑緩和	・道路や交差点改善の資金に充当
	ノルウエー トロンヘイム 1991.10月～	・中心市街地での混雑緩和	・交通システム改善策に融資するための財源化
実験事例	香港 1985～実験	・中心市街地での混雑緩和	・高額な関税、登録料、燃料税等の抑制策が、有効な解決策にならないこと、非渋滞地域やオフピーク時までも抑制するという不公平・不合理な面があったことから、渋滞地域へのロードプライシングの実験が試みられた
	アメリカ 1976 実験	・中心市街地での混雑緩和	・1976年にUMTAによるロードプライシングのデモンストレーションプログラムが実施済み（本格導入には至らず） ・最近、ロードプライシング導入の動きが強まっており、一定のエリアではなく、単独の道路や橋での料金徴収を主体として検討されている
検討事例	ストックホルム	・都心部での環境対策	・料金徴収に必要な法改正を実施 ・許可証により公共交通（バス、地下鉄）が無料で使用できるシステム ・料金収入を公共交通機関、パーク＆ライド施設、環状道路の整備に充当
	オランダ	・物流、業務拠点における円滑で効率的な道路交通サービスの確保	・道路トンネル建設整備財源の確保、大気汚染の削減 ・1989.9月に環境保護政策の推進が国民から支持されている
	イギリス	・中心市街地での混雑緩和	・ロンドン、ケンブリッジ、ヨークなどでロードプライシングの導入が検討されてきており、数年間に渡る総合的な事前調査が実施されてきている

## 2) 国内の事例

### ① 東京都におけるロードプライシングの検討

東京都では、平成12年度に「東京都ロードプライシング検討委員会」を設置し、6回の委員会を開催している。

法制度に関しては、第3回委員会（平成12年12月21日）で検討結果が示されており、以下のような報告がなされている。

#### 【東京都ロードプライシング検討委員会／第3回資料より】

- 都のロードプライシングは、大気汚染から都民の健康を確保し、交通渋滞により損なわれた都市機能の回復を図るため、速やかに実施する必要がある。
- 現時点では、都が独自に新たな条例を制定して、原因者負担金又は課徴金として位置づけるか、又は現行都税条例を改正して地方税（法定外普通税又は法定外目的税）として位置づけて実施することの2つの方法が考えられる。
- この両者についてさらなる検討や関係者との調整を進める必要がある。

### ② 太宰府市における観光環境税導入の検討

太宰府市では、観光客等への駐車に課税する「太宰府市観光環境税（仮称）」を平成14年4月に実施する方針を打ち出している。

市への観光客は年間で約650万人、観光バスやマイカーの駐車台数は約60万台で、特に天満宮への初詣客は九州最多の約200万人で、正月三が日には九州自動車道太宰府インターから天満宮周辺までの約5kmが大渋滞になる。

新税の内容は以下の通りである。

#### 【太宰府市観光環境税（仮称）の概要／毎日新聞2001年3月7日より】

- 新税は、用途を限定する目的税ではなく、法定外普通税として徴収する。
- 収入の一部を観光地整備に充て、公共交通機関の利用を促進する効果も期待する。
- 市内の四十数軒の駐車場経営者に団体を設置してもらい、団体が行う駐車場周辺の緑化やトイレ整備などにも助成を行う。
- 税率や税額は未定だが、天満宮周辺の駐車料金（乗用車）は平均で400～500円で、1台あたり100円程度の上乗せを検討している。
- 利用者は料金と一緒に支払い、市は駐車場経営者から回収する案を検討中。



### ③ 山梨県における富士スバルライン償還後の法定外目的税導入の検討

富士スバルライン将来活用検討委員会（会長：三浦康彦・山梨学院大教授）は、県の有料道路「富士スバルライン」の償還期限後のあり方について検討してきたが、平成13年2月14日に、天野知事に期限後も有料とするよう提言書を出した。

料金徴収の手段としては、「法定外目的税での負担が望ましい」としており、知事は「積極的に検討したい」と応え、新税導入に前向きな姿勢を示した。

#### 【富士スバルライン償還後の法定外目的税導入／毎日新聞 2001年2月15日より】

- ・ スバルラインの償還期限は2005年6月で、その後の道路をどうするかについて、これまで4回の会議を開いて協議をしてきた。
- ・ 提言書では、無料開放された場合、交通量は年44万台から56万台へ、来訪者も125万人から150万人へと増加すると予想し、「環境面で現在以上の負荷がかかる」と推定している。
- ・ この対策として、「利用者に経済的な負担を課すことで、車両の分散・抑制が図れる」としている。
- ・ また、夏季に利用者が集中する時期は、離れた駐車場に乗用車を置いて、そこからバスで人を運ぶ「パーク&バスライドの実施が望ましい」と指摘している。
- ・ 三浦会長は、「自然があればこそ、経済的な活用ができる。その自然保全のためには、受益者負担が必要と考えた」との見解を示している。

この事例では、「有料制である道路を無料開放した場合には、自動車交通量が増加し、環境保全が図れない」、「貴重な自然を保全し、経済的な活用を図るには、受益者負担が必要である」との観点より、償還後は一般道路となる道路に通行料金を課すことを検討している。

この趣旨は、「鎌倉地域内の歴史環境や居住環境を保全し、観光都市と住宅都市を調和させる」という鎌倉地区交通計画の考え方と同じであり、一般道に課金を行なうことの検討がなされている事例である。

### 3) 国の方針

国土交通省は、旧建設省時代に「新道路整備五箇年計画 ～安全で活力に満ちた社会・経済・生活の実現（平成10年7月）」において、交通需要マネジメント施策の推進を図るために、以下のように方針を示している。

#### (2) 交通需要マネジメント（TDM）施策の推進（交通需要の調整・抑制）

交通需要マネジメント（TDM）施策については、フレックスタイム、時差出勤などのピークカット施策やパーク＆ライド等の施策を本格的に実施する。

また、HOV（多人数乗車車両）レーンの整備、TMA（交通混雑マネジメント協会）の設立支援など、新たなTDM施策の導入方策として、社会実験による取り組みを支援・推進し、影響や効果を検証した上で展開を図る。これらは、関係者と連携して実施する。

このほか、ロードプライシング等の経済的な手法などについても施策の合理性、利用者の受容性を十分勘案しつつ検討を進める。

## ■米国におけるPIの6つのステップ

(東京都市交通シンポジウム資料より)

### ①決定プロセスの確立

- ・各段階で何を決定すべきかを特定する
- ・担当者を決める
- ・原案提出者を決める
- ・協議対象とすべき人を決める
- ・原案の伝達方法を決める
- ・PIのための計画立案
- ・利害関係者や影響を受ける人全員が最初から参加できる機会を確実に設ける
- ・公共機関が必要とする情報の種類を決める
- ・情報校閲に最適な方法を決める
- ・パートナー編成会議を開き、進め方や各グループの役割・責任について理解と合意を確立する

### ②問題やプロジェクト・ニーズの定義

- ・問題やニーズを住民がどう受け止めるか確認する
- ・境界を設定し対応する課題を決める
- ・事実を特定し対応すべき対象を決める
- ・絶対に解決策を提示しない

### ③評価の枠組みの策定

- ・代替案の効果を測る基準を設定する
- ・研究努力の焦点を合わせる

### ④代替案の考案

- ・必要最小限の実現可能性を確保する
- ・意志決定者が受容できる水準を確保する

### ⑤代替案の評価

- ・多様な利害関係で、取捨選択の価値を明確化する
- ・代替案の間で影響の違いを明らかにする
- ・種々の解決策の並列的比較を許容する

### ⑥好ましい代替案の選択

- ・PIがどういった意志決定に影響を与えたかを説明する
- ・選ばれた代替案がどう問題を解決するかを詳述する
- ・表明された多様な意見に関連し、決定を正当化する明確な理由づけを行う

## 先進的な市民参画の取組み事例①

参考となる都市 (事例)	①ドイツ ハイデルベルグ(ハイデルベルグ交通フォーラム)
取組みの目的	問題の改善に向けた交通の将来像(=未来に目を向けた共同利益を保障する交通像)の提言(=原案策定)
取組みのきっかけ	市民集会の場での市長の呼び掛けに関係者が呼応
参加対象者と メンバー構成	交通問題の利害関心に係わる組織全般(参加を希望する組織や社会的なグループから各1名ずつ参加) ⇒各地区評議会、地区内会、各政党、環境保護団体、交通会社、各種職能団体、住民団体、商工会議所、研究所など128団体の代表者
取組みの形態	市民参加形態は次の3層から構成された。 ①市民集会～全市民が参加できる開かれた会議。交通フォーラムで作成された原案は、最終段階で市民集会に報告された。 ②交通フォーラム～市議会に提出する交通計画の原案を具体的に練る作業を担う。各段階で実働的な作業部会を設けて検討を進めた。作業部会で検討された内容は交通フォーラムで発表され、意見交換が行われた。 ③交通プロジェクトグループ～交通フォーラムの会議進行を計画し、内容的な準備を行う運営体(10～13名の交通フォーラム参加者から構成)
開催期間	1991年3月から1993年6月までの28ヶ月間、計34回の会合が持たれた。
運営のポイント	○外部から中立的な専門家を招き、交通フォーラムの相談役とした。相談役は交通フォーラムの流れを構想し、意見調整の方法など、プロセスを提案した。同時に会合の調停役として対立的な立場を表明する主体間の討議を合意形成の方向に導いた。 ○交通フォーラムは、①現状の把握、②判断基準づくり、③即時対応及び具体的な目標づくり、④展望の具体化(=シミュレーション)、⑤原案作成の5つの段階を経て行われた。 ○他都市の取組み例や交通問題一般に関する講演会を計12回開催し、客観的な専門知識を深めながら検討を進めた。 ○検討の半ばで参加者が署名する形で基本的な考え方(=市民宣言的な取り決め)を確認した。しかし、この参加者の署名をメンバーである商業団体が拒否・反発し、一時期会議の継続が危ぶまれた時期があった。結果的には相談役の調停等により事無きを得た。 ○原案の理念を60項目に分け、一つひとつについて合意の確認を積み重ねて行った。利害が対立する項目については、小フォーラムを開き合意形成の努力が払われた。 ○最終的に一致した答えを見出すことが困難な項目については、付帯意見が付された。 ○このような取組みの元で一定期間継続的に様々な利害も持つ団体が議論に参加したことが、全体の合意形成を促進することとなった。
フォーラム後の対応	○交通フォーラムで作成された原案には、その後専門家によって「計画の具体化に向けたタイムテーブル」、「財政的指針」が追加され、行政内担当部局の調整を経て、市議会に提案された。
フォーラムの効果	○原案作成に至る透明な議論や客観的事実の分析が、関係者間の現実的な討論を促進した。 ○世論や市民の交通政策に対する態度をより積極的なものに変化させることに成功した。 ○交通フォーラムに参加した代表が各団体に復命したことによって、取組みへの波及効果が増幅した。 ○継続的にマスメディアに報道されたことにより、より多くの市民に情報を伝えることができた。 ○結果として政策の実施の必要性について市民や関係者の理解を深めることに成功した。
その後の問題点	○公共交通の利用促進施策は実現したものの、その他の交通政策の実施(=自動車利用の抑制や制限に係る施策など)はあまり進んでいない。 ○その理由としては、政策立案過程においては透明性や市民の参加が保証されたのに対し、執行過程においては同様な対応がされなかったことが挙げられている。 執行過程においても、「計画の進捗状況」や「執行を妨げている要因が何であるか」などの情報が公開され、又、市民の監査を受けることにより、施策の健全な推進を保障する仕組みが必要であったという見解が興味深い。又、交通フォーラムを通じて市民の中では自動車利用の抑制の必要性は理解されたものの、現実的には交行動や自動車利用の制限に関する施策の実施に対する賛同に結び付きにくいという「市民意識の不一致」の問題があげられている。このことへの対応については、さらに社会的な意識の収斂を高めていく取組みの継続が必要と考察されている。
その他	参加者は自由意志のもとで参加し、無報酬で活動した。

先進的な市民参画の取組み事例②

<p>参考となる都市 (事例)</p>	<p>①米国 オレゴン州ポートランド(広域行政機関「メトロ」)</p>
<p>取組みの目的</p>	<p>7つの住民の価値 (=暮らしの質) を更に高めていくための都市計画 (=地域 2040) の策定と実現 (7つの住民の価値: ①安全で安定した近隣、②調和のとれた交通手段の選択、③自然との触れ合い、④きれいな空気と水、⑤将来世代への資源、⑥強力な地域経済、⑦芸術や文化との触れ合い)</p>
<p>取組みのきっかけ</p>	<p>無計画な都市づくりと地域経済の急成長に起因する、乱開発と道路渋滞の深刻化などの都市問題への市民・自治体の危機感が、大都市圏全体を一体的に扱った成長管理政策の必要性を認識させた。この認識のもとに、1992年に住民投票により自治憲章が採択され、広域行政機関「メトロ(※)」が成立。地域2040を立案、政策を実施することとなった。</p>
<p>取組みの形態</p>	<p>協議と意思決定を支える制度・仕組みとしては次のメトロ議会と次の3つの委員会が中心となり機能している。 ①メトロ議会～意思決定の最高機関。住民レベルの合意を政策に反映するため、自治体首長らによって構成される政策諮問委員会と二重の意思決定の仕組みとなっている。 ②政策諮問委員会～自治体の首長や市民の代表の24名から構成。政策に関する諮問を受け、規制や指導の承認や棄却を行う。地域の合意形成の中心として機能している。開催は隔週。 ③政策技術諮問委員会～都市計画の専門家、市民及び産業界の代表の24名から構成。政策諮問委員会に対し、詳細で技術的な支援を行う。開催は隔週。計画立案の中枢組織。 ④市民参加委員会～27人の市民から構成。市民参加のプログラムの開発、実行及び評価を支援し、地域計画に市民が参加する最善の方法を助言する。開催は月一回。この委員会の技術サポートは、事務局及び技術諮問委員会から提供。 現在はこの他、顕在化した問題に対応するため12の委員会がメトロ議会からの諮問を受けて活動中。</p>
<p>活動期間</p>	<p>1992年に「地域2040」の立案開始、現在も計画に基づき施策を展開中。</p>
<p>運営のポイント</p>	<p>○「地域2040」を策定する段階では、「現在のまま何もしない」時を含め、4つの代替案をシミュレーションし、幅広く市民にヒアリングを行った。計画は市民が明確に支持した案に技術的な検討を加え推奨案を作成し、メトロ議会に提案され採択された。 ○計画の決定にあたっては、民主的なプロセスを用いることが何よりも重要視された。民主的なプロセスとは、「広範な協議によって形成された合意を踏まえて公選された者が意思決定をするという作業を、各プロセスにおいて積み重ねて行くもの」である。即ち、「合意形成の役割」は、多数の市民を巻き込んだ協議と少数の公選人 (=メトロ議会では7名の議員) による意思決定を結び、より都市計画の決定・実施プロセスを民主的なものとする事である。</p> <p style="text-align: center;">民主的な合意形成の仕組み</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph TD     subgraph TopBox [ ]         A((協議)) --&gt; B[合意形成]         B --&gt; C((意志決定))     end     subgraph BottomBox [ ]         D((市民)) --&gt; E[公選制度]         E --&gt; F((公選人))     end     B &lt;--&gt; E     </pre> </div> <p>○産業界との協議～都市計画において産業界が大きな影響力を持っていることは米国も日本も共通である。以後、このため協議への産業界の参加の重要度は増している。メトロ地域では、非公式な諮問組織「2040 ミーンズ・ビジネス」が1994年に知事、産業界の協力により設置され、計画の効果や影響を調査・分析・検討を行い、提言を行った。この組織の設置は計画への産業界の支援を取り付けるのに大きく貢献したと評価されている。</p>

<p>運営のポイント (つづき)</p>	<p>○協議への市民参加～協議への市民参加は自治体や議会を通じて間接的に保証されていたが、より深い関与のため協議への直接的な参加が必要と考えられた。このため、計画策定にあたっては、あらゆる局面での市民の参加が徹底して行われた。</p> <p>(市民参加の方法)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公聴会～計画決定前に市民の意見を直接聞くための公聴会が議会によって行われた。市民ばかりでなく、企業なども個人の立場から参加する。</li> <li>・ホットライン～電話及び電子メールで市民は職員や知事、議員に対していつでも意見を述べたり、質問することができる。このホットラインは大変に高い頻度で利用されている。</li> <li>・ワークショップ、オープンハウス～計画の初期段階では市民を対象としてワークショップを開き、市民のニーズを探りながら共同で計画が検討された。案案がまとまった段階では案案を提示し、それに対するディスカッションを行うオープンハウスが開催された。</li> </ul> <p>○情報公開～あらゆる会議と資料の市民への公開が義務付けられている。重要な意思決定を行う会議では必ず市民が証言を行う時間が設けられる。資料に関しては、基本的に全ての公文書が無料で配布され、市民は各部局の受付で直接請求する権利を保障されている。</p> <p>○情報提供～積極的な情報提供を盛んに行っている。これらの広報の形は「アウトリーチ」と呼ばれる。</p> <p>季刊でニュースレターを発行し、メーリングリスト登録者にも送信される。電話ホットラインやインターネットでの情報発信は日常的であり、市民説明会や環境教育講座もしばしば開催される。住民投票などの重要な意思決定の前には、問題点を整理したビデオをレンタルビデオ店で無料で貸し出し、情報提供と啓蒙活動を強化することもある。一方的な伝達とならないように、市民からのフィードバックを得るように工夫されている。ニュースレターやホームページではアンケートを行い、市民は葉書や電子メールでアンケートを返送できることとなっている。</p> <p>○市民と都市計画を結ぶ組織～マスメディアとNPOの果たす役割が大きい。地域最大手新聞は毎日数ページの記事を掲載し、ケーブルテレビは取組みの進捗状況や議会の様子を週に3回放送している。</p> <p>NPOとしては、地縁的組織としての町内会は市民と自治体(及びメトロ)を結ぶ役割を果たしている。また目的別NPOには環境団体や社会団体があり、特定分野の高度な専門知識をバックに大きな貢献を行っている。</p> <p>○基礎資料の充実～これらの市民参加を支えるものとして、「都市計画に関する地図情報システム」を整えている。インターネットを通じ、市民は地域の現状や問題点を把握できる。</p>
<p>施策実現への取組み</p>	<p>○ポートランド地域は米国の都市としては公共交通が発達しており、都心部では通勤者の約4割が公共交通を利用している。ポートランドでは現在、地域のシンボルとなっている路面電車の延伸が計画されたが、その実施は住民投票の結果、一度、十分な支持を得られなかった。しかし、メトロではその後、徹底的な情報提供と市民参加を行い計画を修正し、住民投票を経て計画の具体化を図っている。</p> <p>計画の具体化のプロセスとして情報公開、市民参加の機会の確保を保証し、市民の意見を計画修正にフィードバックする姿勢が興味深い。</p>
<p>その他</p>	<p>ポートランド大都市圏の人口160万人</p> <p>※「メトロ」は選挙民に承認された自治憲章を持つ米国唯一の地方政府である。管轄地域にはポーランド、クレシャム、ビーバートン、ビルズボロなど24の市が含まれる。</p>

## 「鎌倉地域に来なかった人」の意識把握の方法

### 例1) 鎌倉地域に自動車で来る来訪者へのアンケート

#### 【調査の視点】

- ・既に実験後、一定時間が経過しているため、ある一定期間継続的にアンケートを行うことによって実験時には鎌倉への来訪を取りやめた来訪者の意識も把握できるものと考えられる。

#### 【調査方法】

- ・主として車による来訪実績の高い各店舗の来訪客に対し、観光商工業者の方々のご協力を得て、次のようなアンケート調査を実施する。
  - ①鎌倉地域での地区交通計画の取組みを知っているか
  - ②過去に社会実験を実施したが、知っていたか
  - ③①②で「知っている」と答えた人に対して、来訪するかの決定はどのような情報に影響されたか
  - ④鎌倉地域の地区交通計画の基本的考え方に賛同できるか
- ・調査票の配布対象者の抽出及び発送（郵送料は市が負担）は、協力店舗にお願いする方法が考えられる。

#### 【想定される調査プロセス】

- ①調査の実施・方法の決定
- ②評価指標の基本的設定（観光商工業者）
- ③アンケート調査票の作成、印刷
- ④アンケート対象者リストの作成、送付（協力できる観光商工業者宛）
- ⑤送付回収（行政等）
- ⑥集計解析（行政等）⇒ 公表・観光商工業者への提示

### 例2) 旅行会社へのアンケート(ヒアリング)

- ・旅行会社が主に扱っている来訪者は、観光バスまたは鉄道による団体客であり、必ずしも自動車利用者の意識と合致するものではないという課題がある。
- ・なお、鎌倉での取組みを旅行会社がどのように受け取っているか、パーク&ライドや環境手形のシステムを活用した観光商品を開発できないか、などについてアンケートすることも有効と考えられる。

### 例3) インターネットによるアンケート

- ・インターネットの利用者は若年層となる傾向があるため、得られる結果がバランスの良いものとならない可能性があるなどの課題がある。

## 資料-11

### 鎌倉地域交通計画研究会設置要綱

#### (趣旨・設置)

第1条 この要綱は、鎌倉地域の交通問題について市と市民、事業者、学識経験者及び関係行政機関が協働して研究し、より良い交通計画の策定に資するため、鎌倉地域交通計画研究会(以下「研究会」という。)を設置し、その組織及び運営について必要な事項を定めるものとする。

#### (所掌事務)

第2条 研究会は、次に掲げる事項について研究するものとする。

- (1) 道路交通問題に関する事項
- (2) 道路環境の整備に関する事項
- (3) その他交通計画の策定に必要な事項

#### (組織)

第3条 研究会は、委員40人以内で構成する。

2 委員は、市民、事業者、学識経験者及び関係行政機関の職員のうちから市長が委嘱す

る。

3 委員の任期は、所掌事務が終了するまでの間とする。

4 研究会に会長を置き、学識経験者から選出する。

5 会長は、研究会を代表し、会務を総理する。

6 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

#### (地区委員)

第4条 研究会において、一定の地区における交通計画(以下「地区交通計画」という。)について審議するため必要があるときは、臨時委員として地区委員を置くことができる。

2 地区委員は、地区交通計画に係る地区内に居住し、又は事業所を有する市民及び事業者のうちから市長が委嘱する。

3 地区委員の任期は、地区交通計画に係る審議が終了するまでとする。



(会議)

第5条 研究会の会議は、会長が召集し、その議長となる。

2 研究会の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

(意見の聴取)

第6条 研究会は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、意見を聞くことができる。

(部会)

第7条 会長は、必要に応じ、研究会に部会を置くことができる。

2 部会に属すべき委員は、会長が指名する。

3 部会に部会長を置き、部会の委員の互選により定める。

4 部会長は、部会を掌理する。

5 部会長は、他の部会に出席し、意見を述べることができる。

6 前2条の規定は、部会について準用する。

(幹事)

第8条 研究会に、幹事若干人を置く。

2 幹事は、市職員のうちから市長が任命する。

3 幹事は、研究会の所掌事務について委員を補佐する。

(庶務)

第9条 研究会の庶務は、この研究会の所掌事務を所管する課かいにおいて処理する。

(その他の事項)

第10条 この要綱に定めるもののほか、研究会の運営に関して必要な事項は、会長が研究会に諮って定める。

付 則

この要綱は平成7年7月29日から施行する。

付 則

(施行期日)

この要綱は平成9年10月13日から施行する。

## 資料-12

## 鎌倉地域交通計画研究会委員名簿

13.9.28現在

NO.	業種・団体等	氏名
1	大蔵頼朝商店会 会長	大村 得博
2	八幡宮前商店会 会長	井柵 新雄
3	鎌倉表駅商友会 会長	紘井 脩好
4	由比力浜商店街振興組合 理事長	中島 宣夫
5	大仏通り商店会	亀ヶ谷 明
6	十二所町内会 会長	大木 泰次郎
7	巨福呂坂町内会	岩沢 晴子
8	由比力浜自治会 会長	今田 正広
9	長谷自治会 会長	城田 爲次
10	極楽寺自栄会 会長	金田 庄兵卫
11	鎌倉地域 公募	沼口 行秀
12	腰越地域 公募	永宮 直史
13	腰越地域 公募	村田 禮子
14	深沢地域 公募	岡本 正博
15	深沢地域 公募	岡島 恵美子
16	深沢地域 公募	齊藤 己幸
17	玉縄地域 公募	星野 芳久
18	鶴岡八幡宮 総務部長	小峰 敏司
19	報国寺 住職	菅原 義久
20	(資)日進堂 代表社員	田村 總一郎
21	(有)鉢の木 代表取締役	藤川 譲治
22	(株)安斎商店	安斎 朝男

23	紀ノ国屋 鎌倉事業部長	杉松 雄次
24	ヤマト運輸（株）鎌倉南営業所長	村上 季隆
25	京浜急行電鉄（株）鎌倉営業所助役	野路 進
26	江ノ島電鉄（株）自動車部業務課長	鈴木 芳明
27	京急交通（株）大船営業所	内海 征二
28	グリーンハイヤー（株）代表取締役社長	青木 政行
29	鎌倉タクシー（株）代表取締役社長	加賀原 康郎
30	（株）松尾工業所 常務取締役	宮杉 武
31	鎌倉警察署 交通課長	田邊 明夫
32	大船警察署 交通課長	菅野 吉郎
33	鎌倉交通安全協会会長	斎藤 房一
34	江ノ島電鉄（株）鉄道部営業課長	宮川 重晴
35	国土交通省関東地方整備局横浜国道工事事務所 調査第一課長	上田 俊也
36	東日本旅客鉄道（株）鎌倉駅助役	田中 準
37	神奈川県県土整備部都市計画課 技幹	浅羽 義里
38	神奈川県藤沢土木事務所道路維持課長	村松 正敏
39	東京商船大学 教授	高橋 洋二
40	埼玉大学 助教授	久保田 尚

(敬称略)

鎌倉地域交通計画研究会幹事名簿

13.9.28 現在

	役職	氏名
1	緑政都市部長	上林 忠
2	緑政都市部次長	高橋保信
3	緑政都市部次長（兼）都市政策課長	安田浩二
4	緑政都市部都市計画課長	戸原耕蔵
5	緑政都市部拠点整備・海浜課長	安部川信房
6	企画部企画財政課長	兵藤芳朗
7	企画部環境自治体課長	原 節子
9	都市整備部次長（兼）国県道対策担当担当課長	三浦義男
10	都市整備部道路整備課長	小川節夫
11	都市整備部道路安全課 課長代理	米木弘行
12	都市整備部路政課長	久保田宏
13	市民活動部観光課長	落合和夫
14	市民活動部産業振興課長	瀬戸 勲
15	消防本部警防課長	奥田 実

(敬称略)

13.9.28 現在

(作業班)	(株)国際開発コンサルタント 計画設計部	部長	松原悟朗
		次長	藤井正久
	計画設計部交通計画課	課長	尾座元俊二

(事務局)	緑政都市部交通政策課	課長	浅羽春樹
		課長補佐	梅原秀晃
		係長	宮崎 隆
		主事	服部基己

## 鎌倉地域交通計画研究会の開催経緯

開催回数	開催日時	開催内容
第1回	平成7年7月29日	①会長の選出 ②会議の運営について ア 研究会及び議事録の公開について イ 研究会の進め方について ③鎌倉地域の交通の現況と課題
第2回	平成7年8月23日	①鎌倉地域の交通政策の基本的な考え方 ②先進都市の交通計画の事例紹介
第3回	平成7年11月17日	①第1回市民意向調査による市民と交通に関する意識の評価 ②研究会の目標と施策の考え方 (第1回から第3回専門部会での検討結果)
第4回	平成8年2月14日	①地区交通計画素案 ②市民参加型交通実験案の考え方 ③研究会の目標と施策の考え方 (第4回から第7回専門部会の検討結果)
第5回	平成8年3月18日	①市民参加型交通実験素案 (第8回から第9回専門部会での検討結果)
第6回	平成8年5月27日	①鎌倉地域の地区交通計画に関する提言(案) (第10回専門部会での検討結果)
第7回	平成8年8月27日	①七里ガ浜パーク&レールライド実験案 ②プロモーション企画案 (第11回専門部会から第14回専門部会の検討結果)
第8回	平成8年10月22日	①自動車利用に係る実態調査と市民意識調査案 ②七里ガ浜パーク&レールライド実験実施計画案 (第15回から第17回専門部会の検討結果)
第9回	平成9年3月31日	①鎌倉市地区交通計画検討委員会の設置について ②七里ガ浜パーク&レールライド実験等のアンケート結果 ③平成8年度の総括と課題の整理 (第18回から第20回専門部会での検討結果)
第10回	平成9年8月5日	①平成9年度の取組みの進め方について ②第2回市民意向調査結果の整理 ③流入車両に対する意識調査の整理 ④シミュレーションの目的と手法について (第21回から第22回専門部会の検討結果)
第11回	平成9年11月25日	①部会の設置(専門部会の廃止)について ②各部会での検討状況(交通流シミュレーションの内容、公共交通の乗り継ぎシステムの交通実験) (第1回から第2回計画・公共交通・観光商工部会、第1回合同部会での検討結果)
第12回	平成10年1月26日	①今後の取組み方について ②公共交通の乗り継ぎシステムの交通実験(案) ③実験における観光商工業者との取組みについて ④シミュレーションと自動車利用の抑制について (第3回から第6回計画部会、第3回から第4回公共交通部会、第3回観光商工部会の検討結果)

開催回数	開催日時	開催概要
第13回	平成10年4月15日	①公共交通乗り継ぎシステム等の実験について ②シミュレーションについて (第7回計画部会第5回公共交通部会の検討結果)
第14回	平成10年7月7日	①公共交通乗り継ぎシステム等の実験について ②今後の進め方について ③シミュレーションによる公共交通優先策の効果分析 (第8回計画部会、第2回合同部会での検討結果)
第15回	平成10年10月14日	①公共交通乗り継ぎ実験等のアンケート結果について ②今後の実験の取組みの考え方(案)について ③バス追越現示について (第9回計画部会、第3回から第6回合同部会での検討結果)
第16回	平成11年2月1日	①鎌倉地域におけるロードプライシングの検討 ②シミュレーションの進め方について ③鎌倉地域の交通環境とバス追越現示について (第10回から第14回計画部会での検討結果)
第17回	平成11年2月14日	①社会実験の取組みについて (第16回研究会の議事を継続)
第18回	平成11年6月28日	①市民宣言の確定に向けた取組みについて ②社会実験への支援制度への応募について ③社会実験計画(案)について ④商工会議所要望書への回答について (第15回から第17回計画部会、第7回合同部会までの検討結果)
第19回	平成11年8月27日	①平成11年度実験計画(案)について ②交通シミュレーション結果について ③施策の名称について (第8回から第11回合同部会での検討結果)
第20回	平成11年9月29日	①交通シミュレーション結果について ②歩行者尊重道路の実験計画(案)について ③平成11年度実験の評価計画(案)について (第12回から第13回合同部会までの検討結果)
第21回	平成12年2月21日	①平成11年度交通実験結果の概要について ②今後の取組みについて ③その他(要望・陳情について) (第14回から第15回合同部会までの検討結果)
第22回	平成12年5月20日	①第21回研究会後の経過報告(要望・陳情について) ②研究会での今後の取組みについて (第21回研究会の議事を継続)
第23回	平成12年10月10日	①研究会の今後の取組みについて ②平成11年度社会実験結果のまとめについて ③オムニバスタウン計画について(報告)
第24回	平成13年1月30日	①研究会5年間の取組みのまとめについて ②平成11年度社会実験結果について(報告)
第25回	平成13年5月30日	①市民宣言(案)の確定の手順 ②ロードプライシングの基本的な考え方 ③パーク&ライド等の実施について(報告) 今小路通り歩行者尊重道路について 他1件
第26回	平成13年9月28日	①鎌倉地域の地区交通計画に関する提言・その2について ②鎌倉交通活性化連絡協議会への回答について(報告)

資料-14

鎌倉地域交通計画研究会・部会の開催経緯

年度	研究会	部会	専門部会
7年度	5		9
8年度	4		11
9年度	3	15	2
10年度	5	13	
11年度	4	14	
12年度	3	12	
13年度	2	8	
計	26	62	22

■平成7年度

- 鎌倉地域交通計画研究会 第1回～第5回 計5回
- 専門部会 第1回(9/22)、第2回(10/11)、第3回(11/6)、第4回(11/28)、  
第5回(12/15)、第6回(1/19)、第7回(2/6)、第8回(2/19)  
第9回(3/18) 計9回

■平成8年度

- 鎌倉地域交通計画研究会 第6回～第9回 計4回
- 専門部会 第10回(4/15)、第11回(7/2)、第12回(7/23)、第13回(8/6)、  
第14回(8/22)、第15回(9/13)、第16回(10/2)、第17回(10/11)、  
第18回(1/6)、第19回(2/19)、第20回(3/11) 計11回

■平成9年度

- 鎌倉地域交通計画研究会 第10回～第12回 計3回
- 同専門部会 第21回(8/5)、第22回(11/25) 計2回  
(平成9年10月13日付けで「鎌倉地域交通計画研究会設置要綱」を改正)
- 同部会 3部会合計15回
  - ア 計画部会 第1回(10/30)、第2回(11/12)、第3回(12/22)、第4回(1/7)、  
第5回(1/13)、第6回(1/16)、第7回(兼第1回合同部会)(3/30)、  
計7回
  - イ 公共交通部会 第1回(10/22)、第2回(11/15)、第3回(12/16)、  
第4回(1/14)、第5回(3/2) 計5回
  - ウ 観光商工部会 第1回(10/23)、第2回(11/18)、第3回(12/18) 計3回

■平成10年度

- 鎌倉地域交通計画研究会 第13回～第17回 計5回
- 同部会 3部会合計13回
  - ア 計画部会 第8回(7/1)、第9回(8/18)、第10回(11/2)、第11回(12/5)、  
第12回(12/16)、第13回(1/6)、第14回(1/25) 計7回
  - イ 公共交通部会 第6回(4/1) 計1回
  - ウ 合同部会 第2回(4/27)、第3回(8/25)、第4回(9/16)、第5回(10/1)、  
第6回(10/7) 計5回

■平成 11 年度

○ 鎌倉地域交通計画研究会 第 18 回～第 21 回 計 4 回

○ 同部会 部会合計 14 回

ア 計画部会 第 15 回(4/17)、第 16 回(5/14)、第 17 回(6/3) 計 3 回

イ 合同部会 第 7 回(6/15)、第 8 回(7/24)、第 9 回(8/4)、第 10 回(8/9)、  
第 11 回(8/19)、第 12 回(9/3)、第 13 回(9/21)、第 14 回(10/20)、  
第 15 回(2/4)、第 16 回(3/1)、第 17 回(3/21) 計 11 回

■平成 12 年度

○ 鎌倉地域交通計画研究会 第 22 回～第 24 回 計 3 回

ア 合同部会 第 18 回(4/20)、第 19 回(7/27)、第 20 回(8/8)、第 21 回(8/21)、  
第 22 回(9/13)、第 23 回(10/27)、第 24 回(11/10)、第 25 回(11/27)、  
第 26 回(12/6)、第 27 回(1/12)、第 28 回(2/14)、第 29 回(3/12)、  
計 12 回

イ 鎌倉交通活性化連絡協議会との協議 (8/25) (10/18)  
鎌倉交通活性化連絡協議会との合同勉強会(11/24) 計 3 回

■平成 13 年度

○ 鎌倉地域交通計画研究会 第 25 回～第 26 回 計 2 回

ア 合同部会 第 30 回(4/9)、第 31 回(4/27)、第 32 回(5/15)、第 33 回(6/13)、  
第 34 回(6/24)、第 35 回(7/4)、第 36 回(7/21)、第 37 回(8/6)  
計 8 回

イ 鎌倉交通活性化連絡協議会との協議 (3/23)、(6/22)、(7/11) 計 3 回



## 鎌倉駅周辺地区交通計画懇談会の取組みの経緯

段階	取組みのプロセス	日程
準備期間	<p>平成 10 年 地元自治会、商店会へのヒアリング</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●鎌倉地域の地区交通計画の取組み状況について説明</li> <li>●鎌倉駅周辺が抱える交通問題について、自由に討議</li> </ul> <p>平成 10 年 自治会と商店会双方が一同に会して意見交換</p> <p>平成 10 年 12 月 これからの話し合いの持ち方について提案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・話し合いの会の設置について</li> <li>⇒参加メンバーの推薦を依頼</li> </ul> <p>平成 11 年 3 月 準備会の開催</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・話し合いの会の設置及び参加メンバーについて</li> <li>・会の目標と進め方について</li> </ul> <p>4 月 22 日 第 1 回懇談会</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鎌倉地域の地区交通計画について</li> </ul> <p>5 月 14 日 第 2 回懇談会～先進事例の視察</p> <p>品川区旗の台コミュニティゾーン整備地区</p> <p>5 月 24 日 第 3 回懇談会～地域の交通問題の把握</p> <p>3 つのグループ (7～8 名) に分かれてワークショップ形式での話し合いをスタート</p> <p>第 3 回懇談会では日頃感じている地区の交通問題について意見を出し合う。</p> <p>次の 2 つの取組むべき課題を確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎歩行者の安全確保 (歩道や道路の構造などの問題点)</li> <li>◎自動車交通の適切な処理 (渋滞や交通規制などの問題点)</li> </ul>	
課題・問題点の共有期間	<p>6 月 18 日 第 4 回懇談会～道づくりのイメージづくり</p> <p>第 4 回懇談会で出された交通問題の切り口に基づき、今小路通りの道づくりのイメージ (目標) について話し合う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎歩行環境の改善</li> <li>⇒・交通弱者に安全な道とする <ul style="list-style-type: none"> <li>・誰にでもやさしく歩きやすい道とする</li> <li>・歩いて気持ちのよい道とする</li> </ul> </li> <li>◎自動車交通の適切な処理</li> <li>⇒・通過交通を少なくゆっくりと走る道とする <ul style="list-style-type: none"> <li>・ゆっくりでもスムーズに走れる道とする</li> <li>・運転者に分かりやすい道とする</li> </ul> </li> </ul> <p>などのイメージがあげられた。</p>	

将来像の共有化期間

計画の効果や影響の確認期間

計画の修正・発展期間

7月7日 **第5回懇談会**～目標実現の方法の検討  
 第4回懇談会で出されたイメージを実現するための交通制御(規制)の方法について話し合う。

◎歩行者の安全確保のためには『何らかの交通制御が必要である』ことを委員全員の共通の考えとして確認する。  
 しかし、具体的な方法となると立場毎に考え方が異なり、急遽、懇談会をもう一度開催することとする。

7月13日 **第6回懇談会**

◎3つのグループから計8つの交通制御(規制)の案が提案される。また、『今小路通りの道づくりに関する基本的考え方』が合意される。

8月5日 **第7回懇談会**～具体的な計画案の検討

具体的な道づくりのイメージ(将来計画案)について話し合う。

8月23日 **第8回懇談会**～検証する実験計画案の策定

具体的な道づくりの考え方の効果や問題点を確認する実験計画案について話し合う。

9月9・11日 **第9回懇談会**～今小路通りを考える集い

実験を行う前に、懇談会が提案した将来計画案と実験計画案について、地元の自由な意見を得るための集いを持つ

9月20日 **第10回懇談会**～実験計画案の確定

『考える集い』で得られた地元の方々からの意見を基に、討議を進め11月の実験計画案について話し合う。

(第11回懇談会は日程の都合で資料送付により意見聴取した。)

11月13・14日、20・21日の週末の4日間  
**歩行者尊重道路の実験を実施**

平成12年3月7日 **第12回懇談会**～実験結果の評価

実験における地元住民・商業者・歩行者などへのアンケートやヒアリング結果について話し合う。

実験結果を踏まえ「歩行者がゆっくり安心して歩ける道」の実現に向けて提案の吟味進めることとした。

研究会へ  
 状況報告

警察など関係機関と調整

地元への  
 実験周知

平成 12 年 8 月 9 日 **第 13 回懇談会**～改善すべき事項の整理①  
 実験の結果得られた問題点を実験 3 区間別に抽出した結果に基づき、第 7 回懇談会で検討した具体的な道づくりのイメージ(将来計画案)について、改善が必要と思われる事項の整理を行った。

10 月 27 日 **第 14 回懇談会**～改善すべき事項の整理②  
 第 13 回懇談会に引き続き、改善が必要と思われる事項の整理を行った。  
 また、懇談会として報告書の作成を目指すこと、提言では複数案を提案することとし、この報告書を受けて行政で実現可能な計画を策定し、整備の具体化を進めることなど、今後の取組みの方向について話し合いが行われた。

12 月 4 日 **第 15 回懇談会**～改善すべき事項を実現するための問題点の検討  
 ワークショップ形式で問題点について検討を行った。

平成 13 年 1 月 18 日 **第 16 回懇談会**～改善すべき事項の具体化の検討  
 ワークショップ形式で第 15 回までに提出された計画の改善点を図面に表した。

2 月 27 日 **第 17 回懇談会**～将来計画案の検討  
 ワークショップ形式でまとめられた計画案について検討した。また、将来計画のに向けた取組み方針の検討も行った。

5 月 23 日 **第 18 回懇談会**～将来計画案の検討  
 「今小路通り歩行者尊重道路の整備に関する提案」について委員から出された意見を検討し、報告書をまとめた。

PR方法		
1	広報かまくらへの掲載	<ul style="list-style-type: none"> <li>○平成9年6月1日号パーク&amp;ライド実験結果</li> <li>○平成11年4月1日号特集記事を掲載(鎌倉の交通問題を考える)</li> <li>○平成11年10月1日号・15日号平成11年度社会実験の内容</li> <li>○平成11年11月1日号今小路通り歩行者尊重道路実験の内容</li> <li>○平成11年12月1日号(カメラリポート)平成11年度実験の様子</li> <li>○平成12年11月15日号特集記事を掲載(鎌倉市の交通政策)</li> <li>○平成12年12月1日号からキャッチフレーズを掲載</li> <li>○平成13年2月15日号から地区交通計画に関するコラム記事掲載</li> </ul>
2	ニュースの発行	<ul style="list-style-type: none"> <li>○研究会の開催に合わせ発行、自治会を通じ全戸回覧(深沢地域を除く、全17号を発行)</li> <li>○今小路通りの地区懇談会の開催に合わせて発行 地域の自治会・商店会を通じて回覧(全7号を発行)</li> </ul>
3	各種メディアへの情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>○研究会毎にメディアセンターを通じ情報提供を行う</li> <li>○社会実験前後の情報提供</li> <li>○雑誌・機関紙の取材協力(執筆受諾も含む)</li> </ul>
4	社会実験に合わせた広報PR	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市広報紙への掲載</li> <li>○公共交通機関の車内吊り広告、路線バス前面幕、駅ポスター掲示・リーフレット配布</li> <li>○エフエム放送、ケーブルテレビの活用</li> <li>○看板、駅横断幕の設置</li> </ul>
5	地下道ギャラリーでの取り組みの展示	平成9年11月19～28日、平成10年3月16～23日の2回 鎌倉地域の地区交通計画の考え方、社会実験の結果などのパネル、写真を掲示
6	市民意識調査の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成7年10月 第1回市民意識調査(居住者のみ)</li> <li>平成8年11月 第2回市民意向調査(居住者、事業所)、自動車保有者アンケート(居住者など)</li> <li>平成11年10月 第3回市民意識調査(居住者、事業所)</li> </ul>
7	地域への説明	<ul style="list-style-type: none"> <li>○平成8年7月 鎌倉地域の地区交通計画に関する説明会開催(5地域、関係団体～提言を説明)</li> <li>○平成9年11月、平成10年1月の2回 交通問題を考える懇談会を開催(5地域、関係団体～交通マスタープランを説明)</li> <li>○連合自治会会合での説明 平成9年(鎌倉地域のみ)、10年(5地域)の2回</li> </ul>
8	鎌倉の明日を考えるフォーラムの開催	平成11年1月開催、その模様を2月1～7日に鎌倉ケーブルテレビで放映
9	リーフレットの作成	○七里ガ浜パーク&レールライド交通実験リーフレット 自治会を通じ鎌倉地域内に回覧
10	市ホームページの活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鎌倉地域の地区交通計画の概要、研究会ニュース、社会実験の概要を掲載</li> <li>○インターネット電子掲示場「鎌倉の交通事情」を運用</li> </ul>
11	ケーブルテレビの活用	○平成12年9月29日～12月29日間の7週間、地区交通計画の取組みに関する週代わりの番組を放映
12	今小路通りの交通問題を考える集い(地区で意見交換)	○平成11年9月9・11日 今小路通りの交通問題を考える集いを開催、地区市民等の意見を聴取