

# (仮称) 鎌倉ロードプライシングに関する検討状況【継続検討】

鎌倉市まちづくり景観部

交通計画課

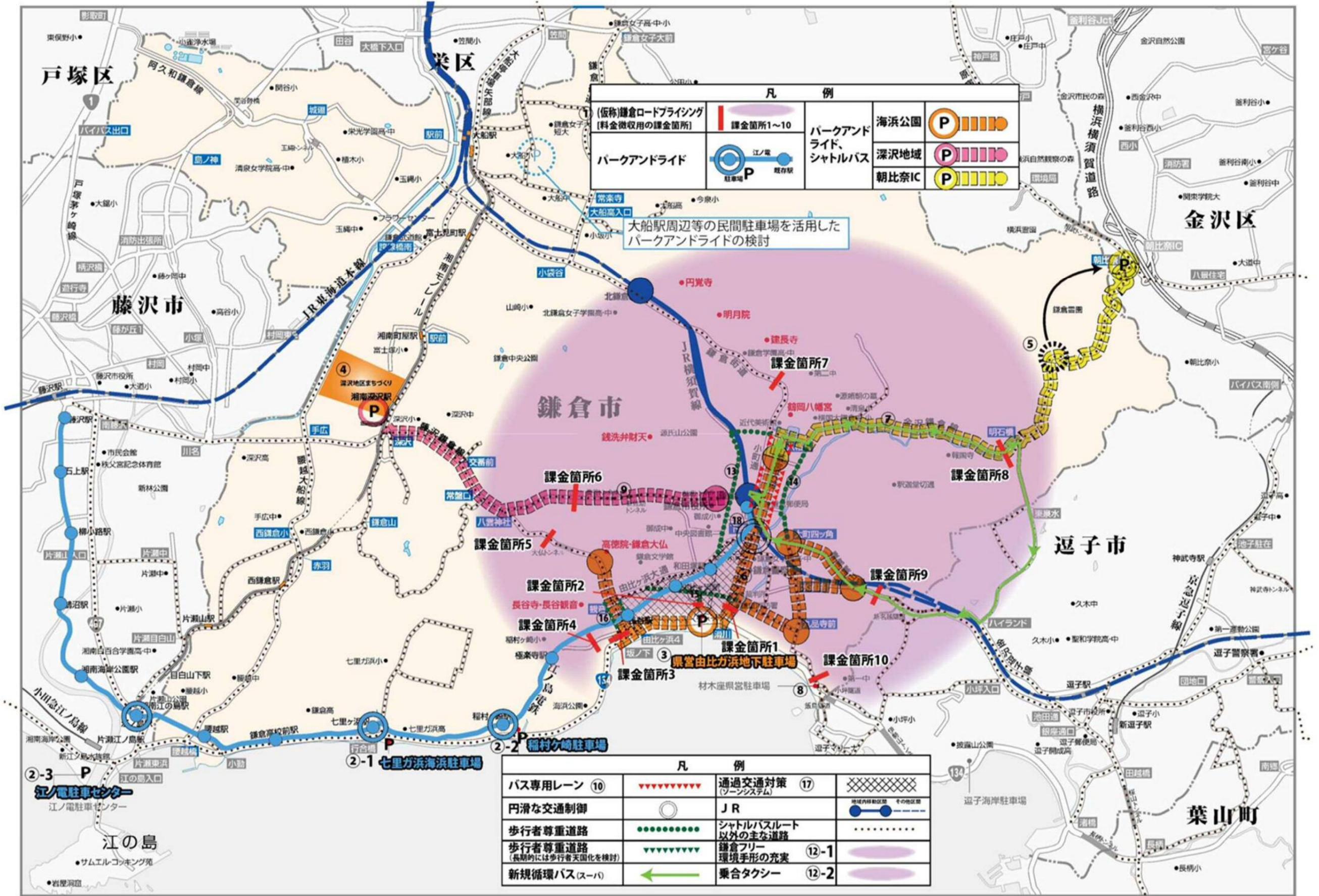
平成29年1月25日

# 平成28年度の進め方（案）

主な検討項目	鎌倉市交通計画検討委員会	鎌倉市交通計画検討委員会・ 専門部会	特別委員会 <small>（仮称）鎌倉ロードプライシングに特化した検討</small>	特別委員会・幹事会 <small>（仮称）鎌倉ロードプライシングに特化した検討</small>
※平成28年度に関連する第10回 検討委員会以降の取り組み状況	第10回（平成28年2月4日） ・平成27年度の取り組み状況、進め方 ・ロードプライシングの検討状況 ・市民憲章（案）	第22回（平成28年2月23日） ・市民憲章（案）等	第1回 特別委員会・第1回 幹事会 （平成28年1月20日） ・鎌倉地域における交通計画のこれまでの取り組みについて ・（仮称）鎌倉ロードプライシングの検討状況について	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【主な検討項目】</p> <p>I. 実態調査、アンケート調査</p> <p>1. 実施方針、アンケート調査票</p> <p>II. 交通市民憲章（案）</p> <p>III. 20の施策時</p> <p>1. 総合的交通情報、プロモーション</p> <p>2. 歩行者尊重道路</p> <p>3. ゾーンシステム 等</p> <p>IV. （仮称）鎌倉ロードプライシング</p> <p>1. 課金の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・課金対象エリア</li> <li>・課金パターン</li> <li>・課金の使途 等</li> </ul> <p>2. 導入後の効果や課題分析（別途実施する交通量調査やアンケート調査結果の活用）</p> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>第23回（平成28年3月23日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民憲章（案）等</li> </ul> <p>第24回（平成28年7月28日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成28年度の進め方、検討方針</li> <li>・実態調査、アンケート調査の実施方針</li> </ul> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>第25回（平成28年10月17日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者尊重道路</li> </ul> <p>第26回（平成28年12月14日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者尊重道路</li> </ul> <p>第27回（平成29年2月7日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通実態調査、アンケート結果の報告</li> <li>・歩行者尊重道路</li> </ul> </div>	適宜報告	
9月17日（土）古都鎌倉の交通実態を把握するための実態調査、アンケート調査の実施				
※第21回専門部会以降、市民宣言（案）は市民憲章（案）とします。	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>第11回（平成28年11月7日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成28年度の進め方、検討方針</li> <li>・交通市民憲章（案）</li> </ul> <p>【報告事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通実態調査、アンケートの中間報告</li> <li>・特別委員会、幹事会</li> </ul> <p>第12回（平成29年3月予定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・（仮称）鎌倉ロードプライシングについて</li> <li>・アンケート結果の報告</li> </ul> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: yellow;"> <p>第2回 特別委員会 （平成29年1月25日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第2回～第4回幹事会における検討結果</li> <li>・制度設計について</li> <li>・ETCのシステムについて</li> </ul> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>第2回 幹事会 （平成28年3月17日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・検討課題と進め方の整理について</li> <li>・法定外税について</li> <li>・システムについて</li> </ul> <p>第3回 幹事会 （平成28年8月3日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・法定外目的税を視野に入れた制度設計素案について</li> <li>・報告事項（交通量調査・アンケート調査の概要、今後のスケジュール）</li> </ul> <p>第4回 幹事会 （平成28年10月3日）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・法定外目的税を視野に入れた制度設計素案について</li> <li>・課金システムの検討状況について</li> </ul> </div>	

(仮称) 鎌倉ロードプライシングとパークアンドライド等の計画イメージ【継続検討】

課金箇所等の位置は決定したものではなく、今後詳細を検討します。



(仮称) 鎌倉ロードプライシングの方向性と主な考え方 (「課金の詳細」は鎌倉市交通計画検討委員会及び専門部会で確認している内容であり、確定したものではありません)

検討課題		方向性	主な考え方
法制度面		<ul style="list-style-type: none"> <li>「法定外目的税」の導入の検討を進めるとともに、道路法との関係について整理する。</li> </ul>	
(仮称) 鎌倉ロードプライシングの基本的な考え方		<ul style="list-style-type: none"> <li>導入目的は、住宅地と観光地が共存する鎌倉地域の交通渋滞の解消及び市民が安全安心に暮らせる環境の回復であり、交通渋滞が解消することにより、移動時間の短縮、環境負荷の低減、交通安全、緊急車両の到達時間の短縮、バスの定時性や速達性の向上などが期待される</li> <li>自動車で来訪した人に対して、次回公共交通での来訪を促すために、課金の一部を公共交通の割引等に充てる</li> <li>商業・観光振興として、課金の一部を活用して、カラー舗装など商店街美化事業の推進や、交通ICカードによる支払い支援等を検討する</li> </ul>	
課金の詳細	対象エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>鎌倉地域</li> <li>国道134号は対象外</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鎌倉地域への流入交通の集中により、他の地域でも交通渋滞が発生している</li> <li>国道134号は、広域幹線道路であり中心部を通過していないこと、パーク＆ライド用の駐車場が、利用料金と重複して課金されないようにする</li> </ul>
	対象日時	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての土日祝日等(120日程度)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>出発地からの自動車利用を抑制し、公共交通への転換を促すため、実施日を事前に広く周知することや、路線バス等の対応のしやすさ等から、分かりやすい実施日の設定が必要である</li> <li>特異日以外でも自動車利用の抑制を促すことが必要である</li> <li>特異日は、3連休以上の土日祝日以外一定ではなく事前に設定し周知することが困難である</li> <li>平日の特異日は天候等の影響が大きく、事前周知が困難であり、通勤交通や業務交通等への影響が大きいことが懸念されることから、平日は対象外とする</li> <li>課金収入を、公共交通環境の充実、道路整備に充てやすい</li> </ul>
	対象時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>8時から16時(8時間)を基本とし、終了時間は、課金ポイントの交通実態に応じて適切な時間を設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>来訪車両が対象時間を避けて、流入時間をずらして流入しない時間を設定する</li> <li>開始時間は、交通渋滞が発生する前に、交通量を抑制する時間を設定する</li> <li>終了時間は、遅くなれば市民への影響が大きいことから、できるだけ短い時間を設定する</li> </ul>
	課金単位	<ul style="list-style-type: none"> <li>1回毎</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>流入交通量を抑制するため、流入毎に自動車の使い方を促す</li> <li>市内の業務車両は、鎌倉地域に複数回流入することが想定されるものの、課金対象外であることから影響がないと考えられる</li> <li>課金ポイントに配慮すれば、観光交通が流入毎に課金されるケースは少ないと考えられる</li> </ul>
	課金対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>課金対象外を除く鎌倉地域に流入する全ての自動車、二輪車(軽車両を除く)(課金対象外) <ul style="list-style-type: none"> <li>緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両</li> <li>路線バス及び市内の遊覧バス、営業区域が鎌倉市のタクシー(鎌倉市、逗子市、葉山市)</li> <li>宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両</li> </ul> </li> <li>観光バス等は対象</li> <li>想定していない車両等への対応は、別途組織を設置して検討する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通渋滞は鎌倉地域内の主要な交差点で発生することから、公共交通や緊急車両等を除き、その原因となる全ての車両に課金する(原因者負担)</li> <li>タクシーに関して、(仮称) 鎌倉ロードプライシングが実施され、鎌倉地域内の自動車の移動がしやすくなった場合、鎌倉の営業区域外からの新たなタクシーの流入車両の増加も想定されることから、流入車両の抑制を促すため、営業区域が鎌倉市にない車両は課金対象とする</li> </ul>
	課金パターン(課金額)	<ul style="list-style-type: none"> <li>課金は、「市民」と「来訪者」とで異なった額を基本とし、道路利用の公平性の観点から、市民からも概ね0~1割程度課金する</li> <li>市外から流入する一般車は一律に課金する</li> <li>営業区域が鎌倉市にないタクシーは一般車と同等の課金額とする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通渋滞は鎌倉地域内の主要な交差点で発生することから、その原因となる全ての車両に課金する</li> <li>鎌倉地域の境界線付近で不公平感が高まる可能性があることから、市民等を一律にすることで公平性を担保する</li> <li>観光バス等が課金される場合は、交通渋滞への影響から一般車よりも高価とする</li> </ul>
課金方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民と来訪者等で異なる課金体系の運用は、ETC等の活用と、事前登録により対応する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通渋滞を悪化させないために、スムーズな流入を確保する</li> </ul>	
課金の使途	<ul style="list-style-type: none"> <li>システムの運営・管理費に充てる他、公共交通への転換方策や歩行環境の拡充を図るための道路整備、商業・観光振興策に充てる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通渋滞の解消を図り、市民の居住環境の回復を図るためには、自動車から公共交通への転換について協力を促すことが必要であり、課金収入を活用して、公共交通環境や歩きやすさのさらなる向上を目指す</li> <li>課金に対する合意形成をより円滑に進めるためには、公共交通や歩行空間の充実等、来訪者等が実感できるサービスの向上が必要であり、その結果、滞在時間が延長されるなど、商業・観光振興にも寄与する</li> </ul>	
(仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用抑制策	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通規制を実施する場合は、正月三が日に実施している鎌倉地域を全面的に規制する以外、部分的な実施は、別の箇所での交通負荷が高まることから難しいと考えられる。さらに、交通規制の効果や課題を整理したうえで、道路利用者や住民の合意形成が必要になる</li> <li>正月三が日と同等の交通規制を実施する場合は、全国的な周知や、人員配置等に対する相当の経費が発生することが課題である</li> <li>明石橋交差点、小袋谷交差点、八雲神社前交差点から鎌倉地域への流入を抑制した場合(委員の提案)、八雲神社前交差点において、交通処理が困難になることが予測される。また、明石橋交差点から逗子市方面に流れる交通量が、現在の2倍になり、久木踏切等に与える影響が非常に大きいことが予測される</li> </ul>		

（仮称）鎌倉ロードプライシングの方向性と主な考え方【継続検討】

（「課金の詳細」は鎌倉市交通計画検討委員会及び専門部会で確認している内容であり、

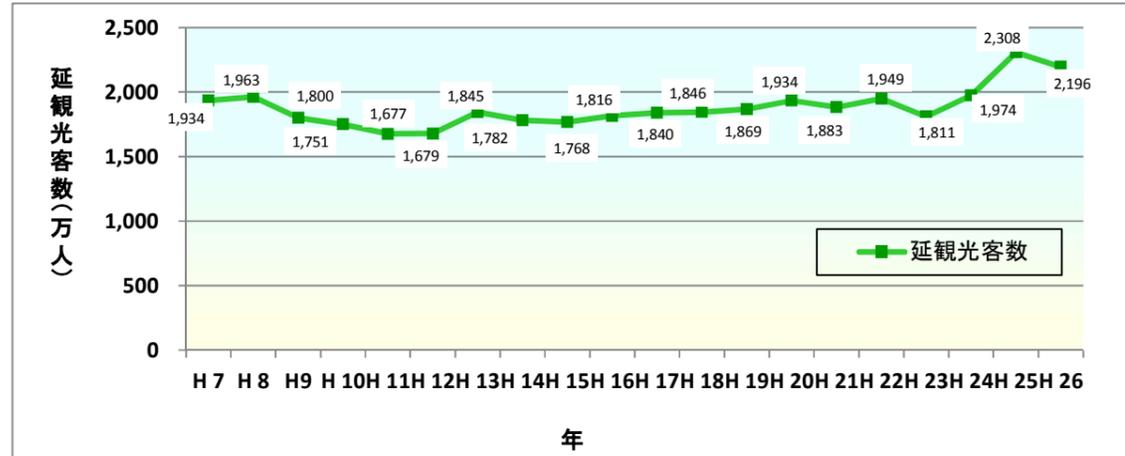
確定したものではありません）

鎌倉地域の交通実態の概況

■延観光客数は増加傾向

鎌倉の延観光客数の推移

資料：鎌倉市観光商工課



■面的に広がる交通渋滞

交通渋滞の状況（平成27年1月11日（日）午後1時台）※3連休の中日



（（公財）日本道路交通情報センターのデータをもとに作成 地図情報：パスコ）

■鎌倉地域の休日の交通は、内外交通の約7割は来訪交通が占め、中心部を抜ける通過交通は少ない

《実態調査項目》

- ① 流入地点でのナンバープレート及び断面交通量調査（10箇所）※
- ② 流入地点でのアンケートによるOD調査※
- ③ 鎌倉地域内居住者、事業者のアンケートによるOD調査
- ④ 鎌倉地域内のタクシー、運送事業者、バスの運行調査

※調査日：平成8年11月3日（日）

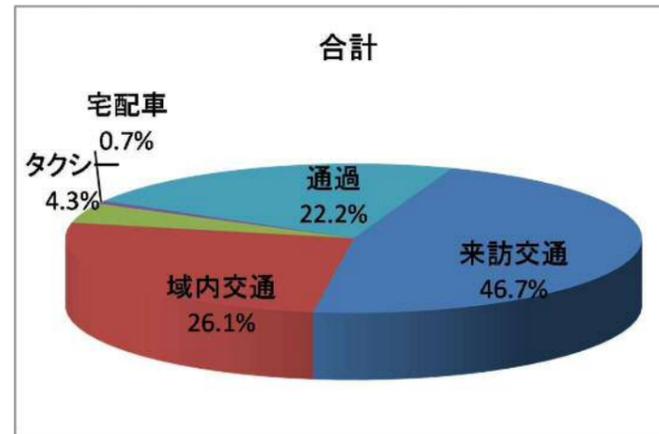
〔流入地点の調査箇所〕



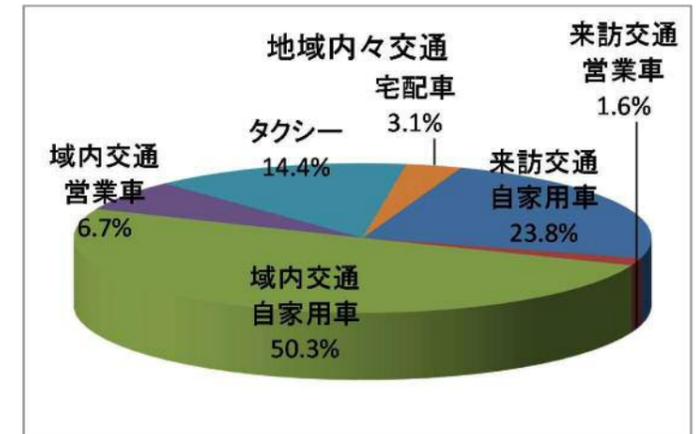
鎌倉地域の休日の自動車交通量の構成一覽

		地域内々交通		地域内外交通		通過交通	合計	
		トリップ <sup>°</sup>	割合	トリップ <sup>°</sup>	割合		トリップ <sup>°</sup>	トリップ <sup>°</sup>
来訪交通	自家用車	3,651	23.8%	29,486	68.7%	—	33,137	44.3%
	営業車	250	1.6%	1,582	3.7%	—	1,832	2.4%
	計	3,901	25.4%	31,068	72.4%	—	34,969	46.7%
域内交通	自家用車	7,726	50.3%	8,617	20.1%	—	16,343	21.8%
	営業車	1,024	6.7%	2,161	5.0%	—	3,185	4.3%
	計	8,750	57.0%	10,778	25.1%	—	19,528	26.1%
タクシー交通		2,216	14.4%	1,022	2.4%	—	3,238	4.3%
宅配車交通		479	3.1%	27	0.1%	—	506	0.7%
通過交通		—	—	—	—	16,631	16,631	22.2%
合計		15,346	100.0%	42,895	100.0%	16,631	74,872	100.0%
割合		20.5%		57.3%		22.2%	100.0%	

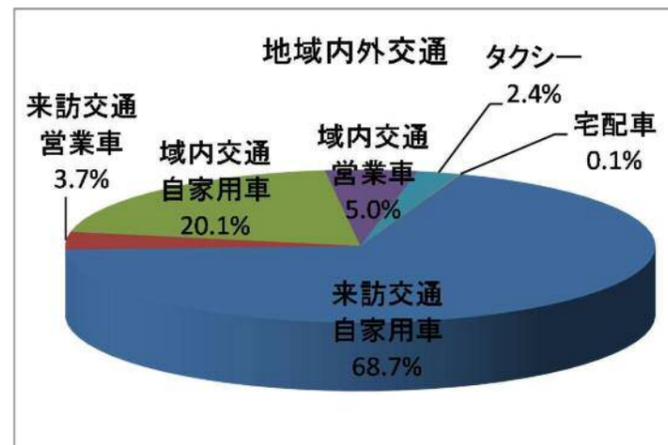
休日の鎌倉地域の自動車交通量の構成



地域内々交通量の構成



地域内外交通量の構成



通過交通の流動パターン

鎌倉地域の通過交通は、横浜方面から逗子方面（明石橋交差点から久木方面等）に抜ける交通が多いと予測

