

交通計画ニュース

～だれもが安全で快適に移動できる交通体系をめざして～

第2号

平成 27 年

2 月発行

第 8 回 鎌倉市交通計画検討委員会が開催されました！

平成 26 年 11 月 25 日(火)に、第 8 回鎌倉市交通計画検討委員会(以下「第 8 回委員会」という。)を開催しましたので、検討内容について報告します。

- ◆日 時:平成 26 年 11 月 25 日(火)
- ◆時 間:午後 2 時 30 分から午後 4 時 30 分まで
- ◆場 所:横浜銀行 鎌倉支店2階 会議室
- ◆議 題:1 (仮称)鎌倉ロードプライシングについて
2 (仮称)鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策について



第 8 回検討委員会の様子 (H26.11.25)

1 (仮称)鎌倉ロードプライシングについて

第 8 回委員会では、平成 26 年 8 月 11 日(月)に開催した第 7 回鎌倉市交通計画検討委員会以降、2 回開催した鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会において検討・整理した、対象エリアや対象日、課金対象等の「課金に関する方向性」(下表参照)をもとに、議論しました。

項 目	課金に関する方向性
対象エリア	国道 134 号を除く鎌倉地域とする。
対象日	全ての土日祝日等(年間 120 日程度)とする。
対象時間	午前 8 時から午後 4 時までを基本とする。 終了時間については、課金ポイントの交通実態に応じて、適切な時間を設定する。
課金単位	1 回毎に課金(課金ポイントに流入 1 回につき課金)する。
課金対象	鎌倉地域に流入する全ての自動車・二輪車とする。 ただし、緊急車両、福祉車両、障がい者等の車両、路線バス、鎌倉市に営業区域があるタクシー、宅配車両、鎌倉市内に事業所や店舗等がある業務車両等は除く。
課金パターン	鎌倉市外から流入する車両を 1 とした場合、鎌倉市民の負担割合は 0～0.1 程度とする。
課金の用途	システムの運営・管理費、公共交通への転換方策等に充てる。

「課金に関する方向性」について、委員からは、課金対象や(仮称)鎌倉ロードプライシングを実施した際の代替交通の受け入れ、法制度等についての意見がありました。

委員からの主な意見と意見に対する事務局の対応は、下表のとおりです。

項 目	委員からの主な意見	意見に対する事務局の対応
観光バス	住民は非常に迷惑しているので、観光バスは、交通渋滞を解決するため課金して流入を減らして頂きたい。	観光バスは課金の対象とします。
タクシー	地方からの観光客が観光タクシーを利用する場合、地方の旅行会社が例えば横浜のタクシー会社に一括して予約するが、横浜のタクシーが課金されるか議論が必要である。	鎌倉市のタクシーは車両台数に余裕があることから、鎌倉市に営業区域のないタクシーは課金対象とします。
鎌倉地域内の代替交通	鎌倉地域内の江ノ電、バス、タクシーは、車の代替交通として対応は可能か。	江ノ電は、ゴールデンウィーク等の特異日以外は入場制限をかける程の混雑は発生しないことから、対応が可能であり、特異日の代替交通について検討します。交通渋滞が解消されれば、バス、タクシーの充実が可能です。

項 目	主な意見	意見に対する事務局の対応
法制度	法的に(仮称)鎌倉ロードプライシングの実施が可能か。	課金については、法定外目的税や構造改革特区を考慮しており、(仮称)鎌倉ロードプライシングの実現化に向けた新たな委員会を設置し検討します。
将来的な自動車利用の見通し	観光客数が増加しているのに交通渋滞は減少傾向にあるので、2016 年はもう少し交通渋滞は減るのではないか。	2015 年度には首都圏中央連絡道路が藤沢 IC から釜利谷 JCT 区間を除きほぼ全線完成予定であることから、埼玉や山梨方面等から鎌倉地域への自動車の流入は、増加が想定されます。
地域経済への見通し	駐車場利用の減少に伴う影響や、交通渋滞が解消されれば課金しても来訪者は増加するなどの地域経済への影響の検討が必要である。	導入の効果と影響については、自動車利用者等に対するアンケート調査等を実施し検討します。

(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金に関する方向性は、今後検討を進める際の基本となるもので、これをもとに社会実験を行いながら、鎌倉地域に適合するロードプライシングの実現に向けた検討をしていきます。

2 (仮称)鎌倉ロードプライシング以外の自動車利用の抑制策について

鎌倉市交通計画検討委員会(以下「委員会」という。)では、(仮称)鎌倉ロードプライシングと並行して、それ以外の自動車利用の抑制策の実現性について検討を進めています。これまで委員会では、「毎年正月三が日に実施される交通規制を、交通渋滞が著しいゴールデンウィーク等の特異日に実施してはどうか。」という意見がありましたが、実施に際して全国的な周知徹底や、実施毎の人員配置等に相当の費用を要すること、及び沿道市民等との合意形成が課題として考えられます。こうした中、委員から提案された、鎌倉地域を結ぶ幹線道路を数箇所通行止めにする案を第8回委員会で検討しました。

鎌倉地域を結ぶ幹線道路を数箇所通行止めにする委員提案



(1)委員提案の検討

鎌倉地域を結ぶ幹線道路を数箇所通行止めにする委員案の実現性について検討を行いました。

委員からの主な意見と意見に対する事務局の対応は、下表のとおりです。

委員からの主な意見	意見に対する事務局の対応
市民は、交通渋滞により目的地までの所要時間が読めない。例えば「別の経路を用いれば何分で行ける」などの情報が提供されれば、選択する道路が多くなり、移動しやすくなるのではないかな。	基本的に、交通情報は交通管理者が行うことから、鎌倉市独自で提供することは出来ませんが、市ホームページで公表しているように、既往の渋滞結果を引き続き提供していきます。
「鎌倉の駐車場は高い」や「駐車台数は残り何台」などの情報を提供することで、車の利用を控える人もいるのではないかな。	鎌倉地域の駐車場は一元管理されていないことから、全部の駐車場を対象に満空情報を提供することは難しいと考えられます。今後、駐車場の利用状況等も把握しながら、効果的な情報提供を検討します。

(2)検討した際の課題

鎌倉地域を結ぶ幹線道路を数箇所通行止めにする委員提案について検討した結果、委員から下表に示す課題が出されました。

課 題	課題の主な内容
別の箇所における交通渋滞の悪化	・交通渋滞が他の地域に波及すること ・隣接する逗子市等へ車両が流入することで、例えば久木踏切の交通量が増える可能性が高いこと など
市民への影響	・鎌倉地域内の市民も交通規制※の対象となり、大きな迂回を伴う場合があること ※)迂回すれば鎌倉地域内に入れるので、正月三が日のような通行許可は認められない

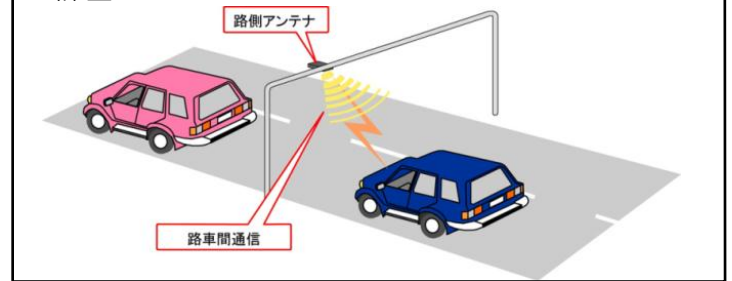
実現化に向けては多くの課題があり、関係機関との調整、協議が必要となります。

ロードプライシングとは

道路が非常に混雑している地域において、課金によって自動車交通量をコントロールし、道路をスムーズに走行できるようにする方策です。

1975 年に世界に先駆けてシンガポールで運用を開始し、その後、ノルウェー、ロンドンなどで運用を開始しており、交通量の抑制効果が報告されています。

課金イメージ



鎌倉市交通計画検討委員会で検討している(仮称)鎌倉ロードプライシングとは

1 20 の施策における(仮称)鎌倉ロードプライシングの役割

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の居住環境の回復に向けては、自動車利用を抑制し、鎌倉地域の歩行・居住環境の向上や公共交通の充実を図ることが必要です。

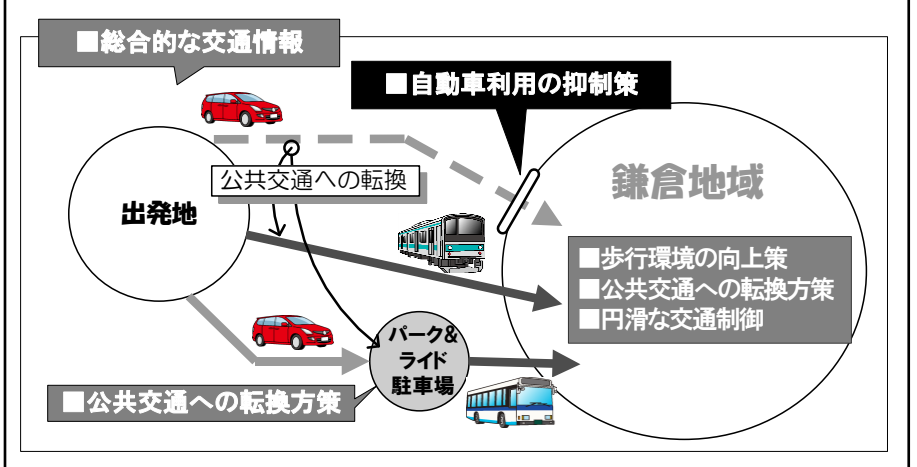
しかしながら、鎌倉地域の道路網は歴史的環境の保全等の制約により、短期整備が困難なことから、平成 7 年に発足した鎌倉地域交通計画研究会(平成 13 年に解散)において、現在ある道路や駐車場等の活用を基本とした、「20 の施策^{注)}」が提言されました。

(仮称)鎌倉ロードプライシングは 20 の施策の 1 つであり、その他の施策であるパークアンドライド^{※1}や鎌倉フリー環境手形^{※2}等については平成 13 年から順次本格導入してきました。

(仮称)鎌倉ロードプライシングは、鎌倉地域流入する自動車に対して料金を課すことで、鎌倉地域の交通渋滞の解消を図り、自動車から公共交通への転換等を促し、自動車交通量を削減させる役割を担います。

注)「20 の施策」については、次号にて詳しい解説を予定しています。

《20 の施策の考え方》



《用語解説》

※1:パークアンドライド

- 観光スポットが集中している鎌倉地域周辺の既存駐車場に自動車を止めて、江ノ電等の公共交通に乗換えてもらうもので、駐車場と公共交通をセットで利用することによる料金割引が受けられます。
- さらに、協賛店や寺社等で割引等のサービスを受けることができます。
- 平成 13 年度からシステムを開始しており、現在では 4 箇所(江ノ島、七里ガ浜、稲村ガ崎、由比ガ浜)の駐車場で実施しています。

※2:鎌倉フリー環境手形

- 出発地からの公共交通利用を促し、鎌倉地域内の移動の利便性を向上させ、自動車交通量を削減することで交通環境の改善を図ろうとするシステムで、平成 13 年度から開始しています。
- 鎌倉地域内の観光スポットを広くカバーした 5 つの路線バスと、江ノ電の鎌倉駅～長谷駅間が一日自由に乗り降りできるお得なきっぷです。
- さらに、協賛店や寺社等で割引等のサービスを受けることができます。

2 (仮称)鎌倉ロードプライシングの特徴

諸外国で実施しているロードプライシングは、課金の使途を道路整備や公共交通のサービス向上に充てていますが、鎌倉では、課金の一部を商業・観光振興に充てることも検討の一つとしています。

具体的には、鎌倉地域への流入車両に課金することで、自動車交通量をコントロールする自動車利用の抑制策であり、課金収入を公共交通の充実や歩行環境の向上に充てることを考えています。

自動車から公共交通への転換が進むよう20の施策と一体的に取り組を進めるとともに、今回課金された人が次回公共交通を利用する際に運賃を割引く仕組みや、市民と来訪者等を区別するため、事前登録により認識する仕組み等を検討していきます。



3 (仮称)鎌倉ロードプライシング導入の必要性



鎌倉地域の主要な道路は、市民生活を支える道路である一方で、来訪者の流入経路になっています。休日、来訪者の車が増え交通渋滞が発生すると、市民の「移動の自由」が制限されるとともに、緊急車両の到達が遅れるなどの問題も引き起こしています。



その抜本的な対策となる道路整備は、歴史的環境の保全などの制約により困難であるため、自動車から公共交通への転換を促し、自動車利用の抑制を図る必要があります。



来訪者が車を利用する理由として、手荷物が多い、高齢者や幼児が同乗する、立ち寄り先が多い等であり、車を使う必要性が高い場合もあります。

(仮称)鎌倉ロードプライシングでは、状況に応じて車や公共交通が選択できるしくみづくりが必要と考えており、利用者が選択できるものを検討しています。

◆これまでの「交通計画ニュース」及び鎌倉市交通計画検討委員会の資料等は、市ホームページで見ることができます。 URL: <http://www.city.kamakura.kanagawa.jp/koutsu/kentou-iinkai.html>

お問い合わせ先：鎌倉市 まちづくり景観部 交通計画課

〒248-8686 鎌倉市御成町 18 番 10 号

TEL:0467-23-3000 (内線:2510) FAX:0467-23-8700

E-mail: koutsu@city.kamakura.kanagawa.jp HP: <http://www.city.kamakura.kanagawa.jp>