資料１

# 鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

## 【第１２回】

（　目　　次　）


１．前回の専門部会の主な意見と合意事項 ..... １
２．本日の論点 ..... ２
３．ロードプライシングの提起された問題・課題に対する考え方 ..... ３
　１）ロードプライシングの効果 ..... ３
　２）収入と費用のバランスの見通し（試算） ..... ４
　３）法定外目的税導入の手順 ..... ５
　４）課金逃れの車両の対応 ..... ５
４．おもてなしプライシング（仮称）の検討方針（案） ..... ６
　１）概ねのスケジュールの見通し ..... ６
　２）おもてなしプライシング（仮称）の基本的な考え方（案） ..... ７
　３）主な検討課題 ..... ８
　４）委員会に示すおもてなしプライシング（仮称）のまとめイメージ ..... 17


平成２６年３月６日（木）

# １．前回の専門部会の主な意見と合意事項

◆新規循環バスの社会実験についての意見書について

・「新規循環バスの社会実験についての意見書」の回答について専門部会での議論が必要。

**⇒回答書を次回の専門部会に提示する。**

◆ロードプライシングの検討について

①ロードプライシングの検討の進め方について

・「ロードプライシングが可能ならば」検討を先に進める。
・専門部会は、交通渋滞で非常に困り早急かつ速やかに良い案を実施して行かないといけないことが大前提である。
・ロードプライシングは有効な手段かもしれないが、様々な関係者を集めて長期的に検討していかなければいけない。
・専門部会で「実施の有無を決める必要はない、それぞれの立場で検討し判断は行政が責任を持って行う。

②ロードプライシングの検討課題について

（効果、影響について）

・ロードプライシングの効果（交通渋滞の解消）の整理が必要。
・ロードプライシングの外部不経済の共通認識が必要。
・受益者と損失者のリストが必要。
・交通渋滞の達成目標はどこを目指すか。
・ロードプライシングは商店街の会員全員が参加できる取り組みでないと賛成できない。

（法制度について）

・道路から料金を取ることは通常は考えられていないので「無料」に関する明文化規定がないのではないか。
・条例ができていないのであれば、「ロードプライシングができる」とは言えない。
・実施の段階で条例化すれば良く一般論として課税は可能である。
・条例が無いことを根拠に何も議論しないというのはおかしい。
・条例を変更するためには具体的にどういう手順が必要か。

（課金について）

・課金額を上げれば車は入らないが、それが適正か否かという議論は必要。
・ロードプライシングの課金を許容範囲と考える人は規制にはならない可能性もある。
・現在、国の方では「タクシーは公共交通機関として認められている」。
・ETC システムを使うのであれば、システムを持たない車、あるいは迂回など捕捉できない車に対する課金方法の検討が必要。

（費用について）

・イニシャルコストやランニングコストについての考え方が一番大きな問題。
・パーク＆バスライド、利用者がストレスを感じないない程度（10分に１本ぐらい）に路線バスを拡充することが必要。
・鎌倉市は去年、地方交付税の交付団体に転じた中で道路混雑対策においてもコストばかりを使い収入が見込めないような施策では検討が難しいのでは。

（ネーミングについて）

・「おもてなしプライシング」という命名は、「課金」と「おもてなし」が相反している。

**⇒法定外目的税で条例化の可能性はあることから、ロードプライシングの検討を進める。**
**実施に向けた課題を並べ、それについての検討結果を委員会に提案する。**

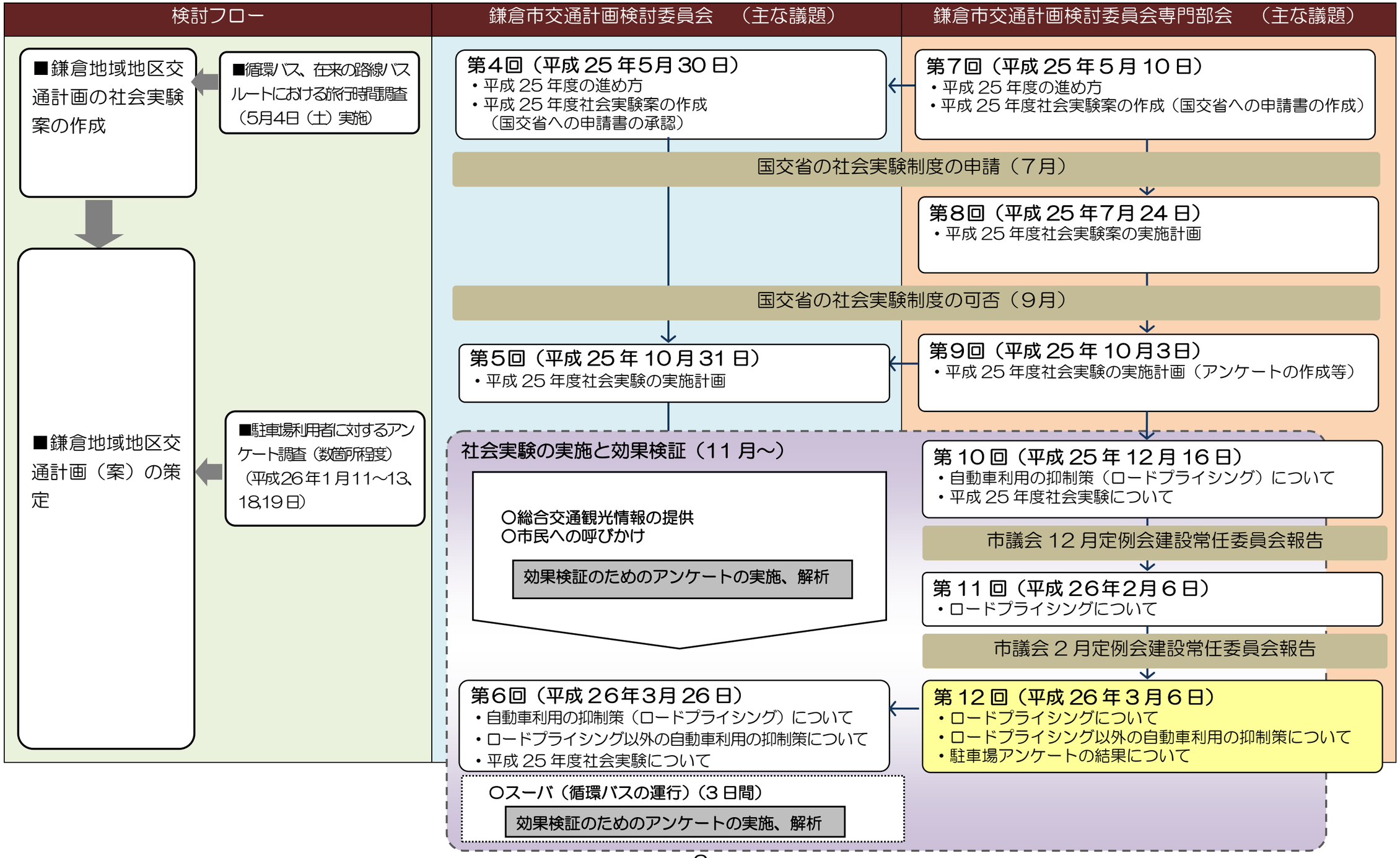
◆ロードプライシング以外の検討について

・交通規制とロードプライシングを分けて考えるべきなのか。
・カーシェアリングを考えたらどうか。

## ２．本日の論点

- ロードプライシングの実施に向けた課題への対応を踏まえつつ、おもてなしプライシング（仮称）の検討課題について議論し委員会に提案する内容を確認します

平成２５年度の進め方（案）



## ３．ロードプライシングの提起された問題・課題に対する考え方

### １）ロードプライシングの効果

①諸外国ではロードプライシングの導入後、自動車交通量は減少
②平成７年当時に行った交通シミュレーションでは、1,000 円の課金で交通渋滞が解消されることが予測されている

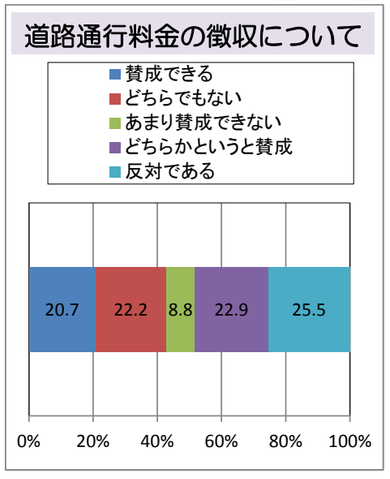
表.ロードプライシング導入後の効果

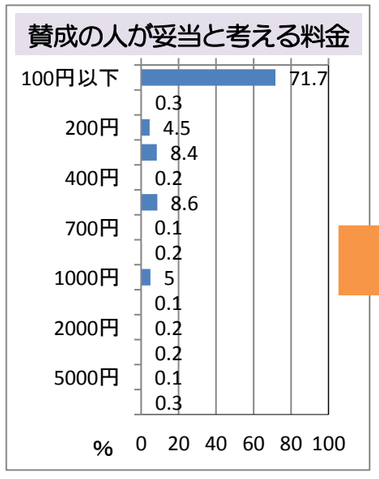
| 地域名 | 課金方式 | 実施日 | 導入効果 |
|---|---|---|---|
| スウェーデン（ｽﾄｯｸﾎﾙﾑ）混雑税 | 時間帯による市中心部のコードン制<br>コードン通過(流入・流出)ごとに10～20スウェーデンクローネ(13～26円) | 平日 6:30～18:30（土日、祝日は無料） | 市中心部の**渋滞が20%減少**<br>排出ガスの 10～14%削減 |
| イギリス（ﾛﾝﾄﾞﾝ）混雑課金 | ロンドン中心部およびその西方の拡張地区<br>１日８ポンド(約千円)で均一 | 平日 7:00～18:00（土日、祝日は無料） | 当初、中心部、西部地区で、**交通量がそれぞれ 25%、19%減少した** |
| シンガポール電子的ロードプライシング(ERP) | 時間帯と車種によるコードン制課金および高速道路への課金 | 一般道路<br>平日７：30～19：00、<br>土曜７：30～15：00 | フリーフローの目標とした、高速道路で 45-65 ㎞/h、**一般道路で 20-30 ㎞/h を達成** |

出典：「ロードプライシングによる渋滞緩和と交通整理財源の確保」
平成 22 年 12 月　独立行政法人　日本高速道路保有・債務返済機構

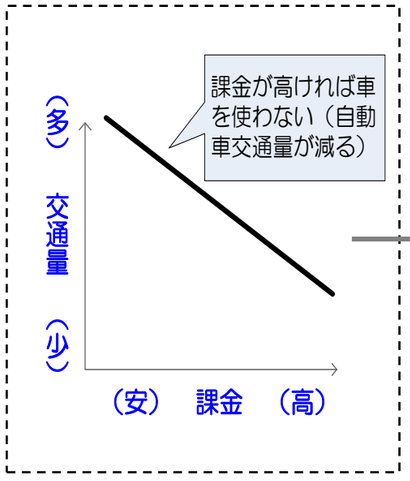
《交通シミュレーションによる検証》

流入車両に対する意識調査（平成８年 11 月３日～同年 12 月初旬）
6,355 配布、1,147 回収（回収率 18%）



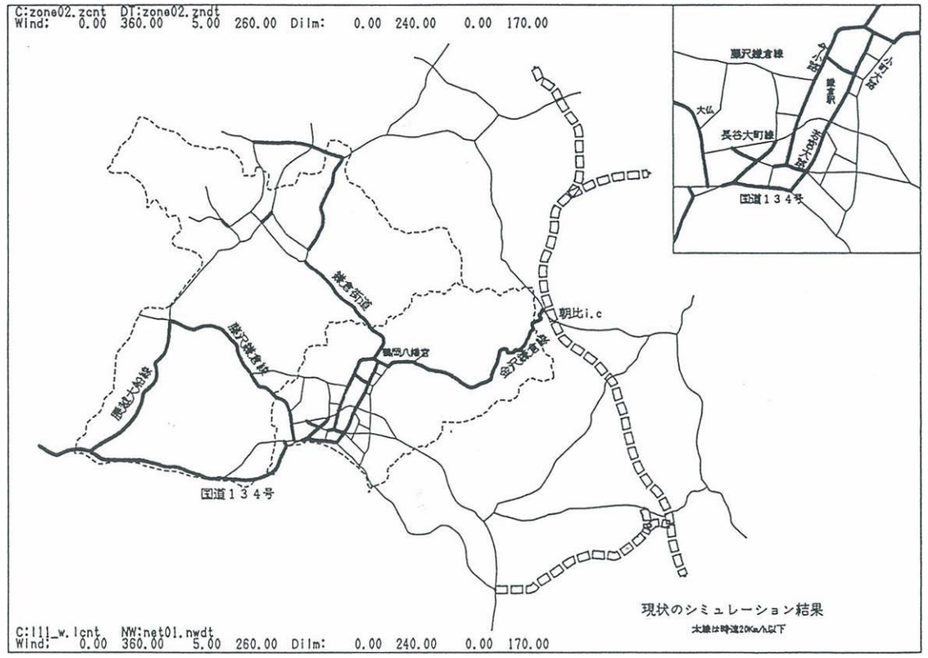




課金と交通量の関係式

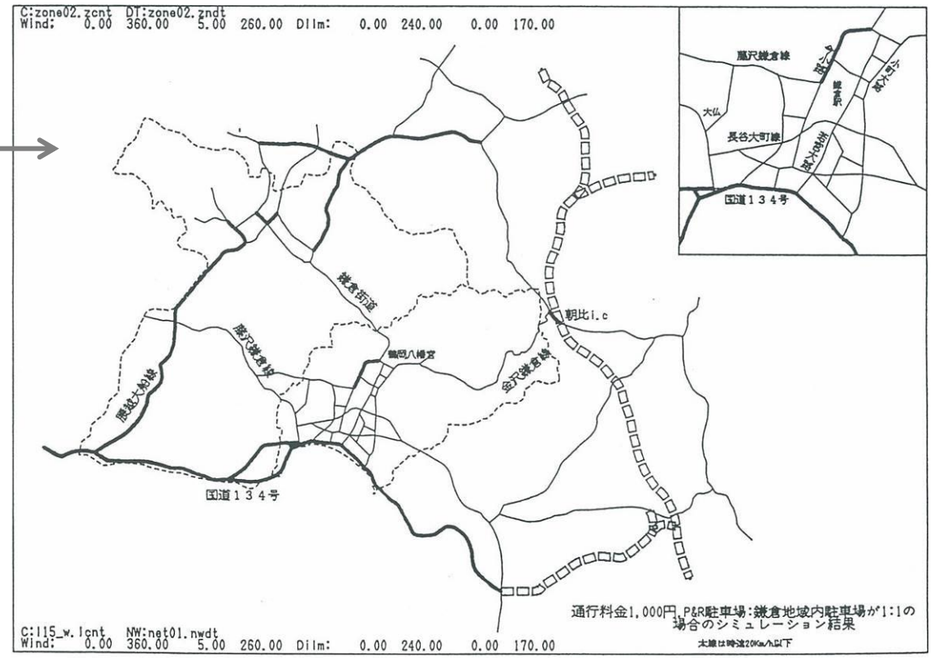



交通シミュレーションの結果（課金とパーク＆ライド駐車場料金の組み合わせによる複数ケース実施し渋滞が解消されるケースを選択）

《現況》太線が 20 ㎞/h 以下




パーク＆ライドを実施して 1,000 円課金すると鎌倉地域内の各道路の平均走行速度が 20 ㎞/h 以上になる⇒渋滞解消

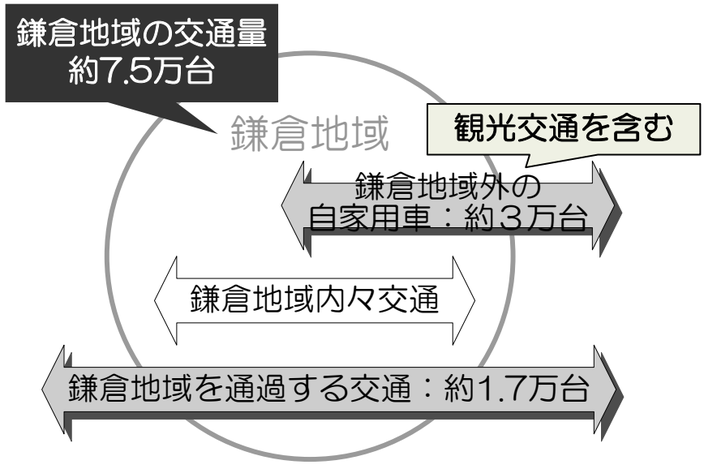



出典：鎌倉地域交通計画研究会　第 13 回（平成 10 年４月 15 日）　資料

## 2）収入と費用のバランスの見通し（試算）

①鎌倉地域の交通量

平成８年 11 月に行った鎌倉地域の休日の交通量調査（ＯＤ調査）結果




車種区分：
自家用車、営業車、タクシー、宅配車

参考：平成８年度の観光客数は 1,963 万人、平成 24 年度は 1,974 万人

②交通シミュレーション

・ 各道路の平均走行速度が概ね 20 ㎞/h 以上になるためには、自動車交通量を現況から約 34%の削減が必要である。
・ 鎌倉地域は約 7.5 万台の交通量が発生する。交通渋滞を解消させるためには、約 7.5 万台の約 34%の約 2.5 万台を減らす必要がある。
・ 鎌倉地域外からの自家用車（観光交通を含む）（３万台）と通過交通（1.7 万台）を約 50%削減すれば、交通渋滞は緩和されることが想定される。
３万台+1.7 万台＝4.7 万台≒5.0 万台×0.5＝2.5 万台

③収入見込み

・ 課金は流入時のみ行うとし、鎌倉地域外からの自家用車と通過交通の半分が課金を支払って流入すると仮定すると（半分は自家用車を使わない）
課金対象台数＝（鎌倉地域外からの自家用車※+通過交通量）×0.5（課金対象）
＝約 1.6 万台
※）鎌倉地域外からの自家用車：約 3.0 万台÷2＝1.5 万台

ロードプライシングの“超概算”
条件：鎌倉地域外からの自家用車と通過交通の半分が流入
課金額 1,000 円

| | 対象 | 日数（日） | 収入 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 課金対象台数 | 課金額 | 収入見込み |
| ｹｰｽ１ | 特異日(前後も含め) | 30 | 1.6 万台 | 1,000 円 | 約 4.8 億円 |
| ｹｰｽ２ | 日曜日 | 53 | | | 約 8.5 億円 |
| ｹｰｽ３ | 日・祝日 | 68 | | | 約 11 億円 |
| ｹｰｽ４ | 土・日・祝日 | 117 | | | 約 19 億円 |

④経費の見込み

ｉ）初期投資

ロードプライシングの計画内容により、費用は大きく変化
・道路に取り付ける車両の読取機器（ETC 等）
・データシステム　等
⇒企業（メーカー）に対するヒアリングが必要

ⅱ）ランニングコスト

| 出典 | 内容 |
|---|---|
| ＥＴＣの利用状況、導入効果等（国交省 HP より） | １台当たりの料金収受コスト【ETC 車】：35 円/台<br>・施設維持管理費等：14 円<br>・システム運営管理費：13 円<br>・収納手数料(カード手数料等)：８円 |
| ロードプライシングによる渋滞解消と交通整備財源の確保(平成 22 年 12 月独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構） | 国名／一般管理費<br>ストックホルム：総収入の 37%<br>ロンドン：総収入の 50%<br>シンガポール：総収入の 20% |

## 3）法定外目的税導入の手順

法定外税の新設等の手続

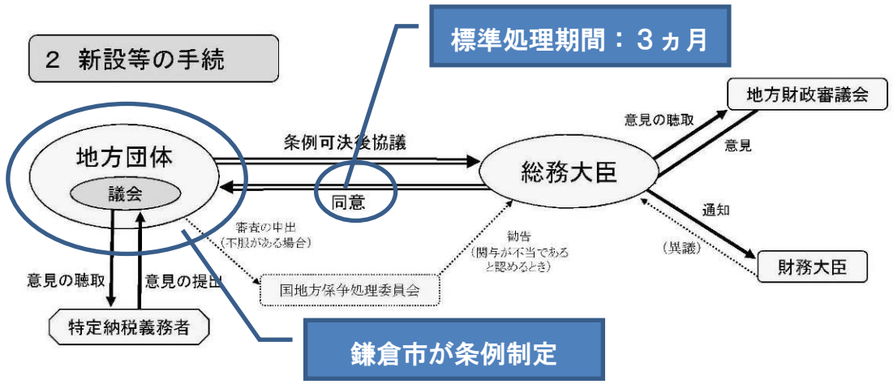
1　法定外税

地方団体は地方税法に定める税目（法定税）以外に、条例により税目を新設することができる。これを「法定外税」という。

平成12年4月の地方分権一括法による地方税法の改正により、法定外普通税の許可制が同意を要する協議制に改められるとともに、新たに法定外目的税が創設された。

また、平成16年度税制改正により、既存の法定外税について、税率の引き下げ、廃止、課税期間の短縮を行う場合には総務大臣への協議・同意の手続が不要となったほか、特定の納税義務者に係る税収割合が高い場合には、条例制定前に議会でその納税者の意見を聴取する制度が創設された。

2　新設等の手続




次のいずれかが該当すると認める場合を除き、総務大臣はこれに同意しなければならない。（地方税法第261条、第671条、第733条）

① 国税又は他の地方税と課税標準を同じくし、かつ、住民の負担が著しく過重となること
② 地方団体間における物の流通に重大な障害を与えること
③ ①及び②のほか、国の経済施策に照らして適当でないこと

「特定納税義務者」

法定外税の納税額が、全納税者の納税額総額の10分の1を継続的に超えると見込まれる者として、次の2つの要件をどちらも満たすと見込まれる者

① 条例施行後5年間の合計で、当該納税義務者に係る納税額が、その法定外税の納税額総額の1／10を超える見込みがあること
② 当該納税義務者に係る納税額が、その法定外税の納税額総額の1／10を超える年が、条例施行後5年間のうち3年以上あると見込まれること

出典：法務省ホームページ

## 4）課金逃れの車両の対応

表．諸外国の例

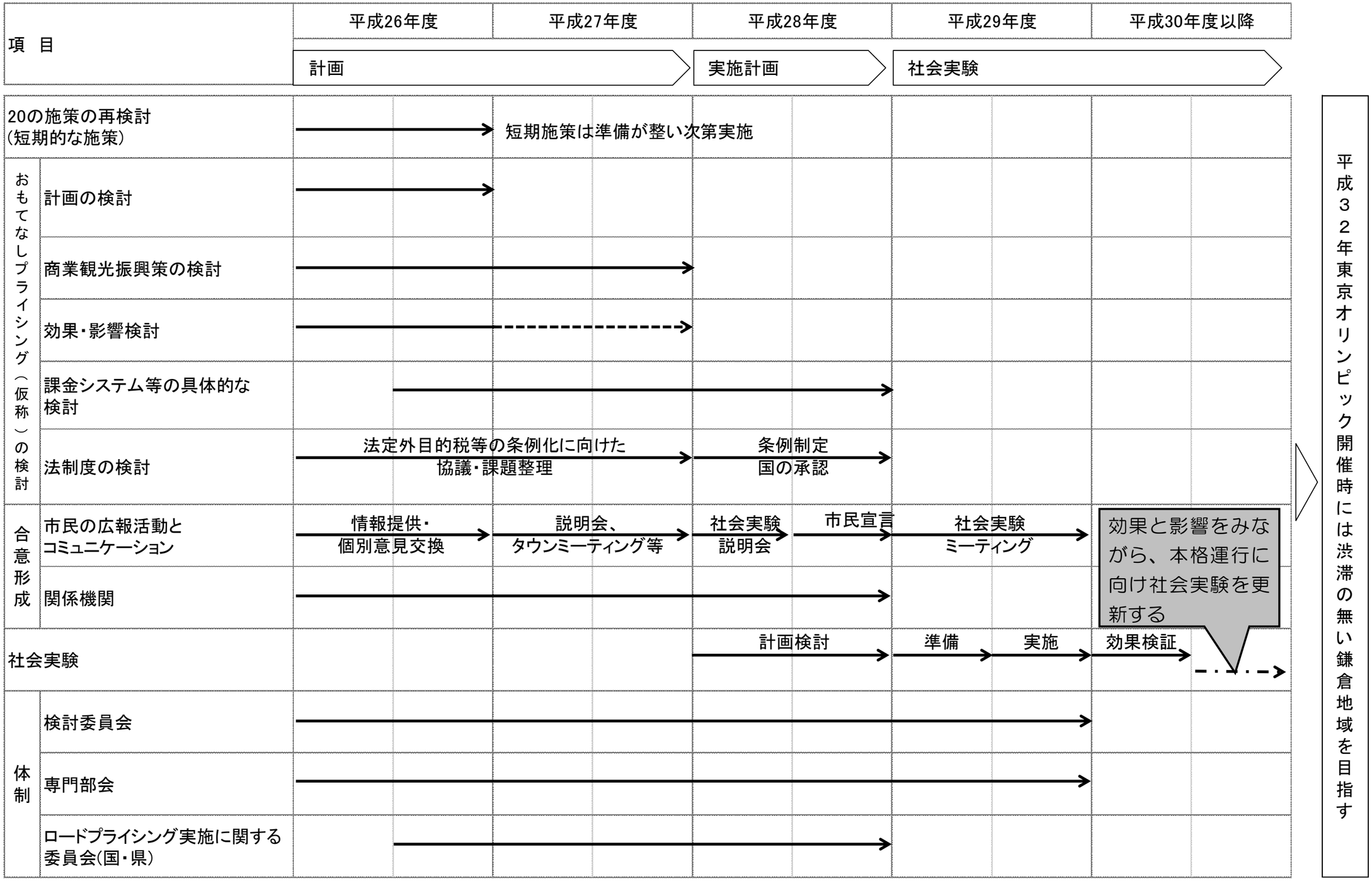
| 地域名 | 課金方式 |
|---|---|
| イギリス<br>（ﾛﾝﾄﾞﾝ）<br>混雑課金 | 各所に設置された**固定式デジタルカメラ及び移動式デジタルカメラ**により、車両のナンバープレートを読み取り、支払・登録がなされていない車両をチェックする<br>登録されていない車両を専門スタッフにより画像チェックを行う<br>当日の24時までに支払っていない違反者に対して罰金が課せられ、一定日以上が経過すると債権回収施行史に令状が送付される |
| シンガポール<br>電子的ロード<br>プライシング<br>（ERP） | 不正防止のための**自動ナンバー読取装置**を設置<br>車載器を設置していない車両やカードの残高不足・未挿入車両に対しては、自動ナンバー読取装置により、車両の後部ナンバープレートが撮影・記録され、後日罰金の請求書を送付<br>ナンバープレートの捕捉率は 99%以上 |

検討例

一般車両：アクセス道路に注意看板
→鎌倉地域到着後、観光スポット等で支払い
→ICタグ付き「おもてなし手形（仮称）受領」
※帰宅経路上で、ETC及びICタグで支払いの有無をチェック

## ４．おもてなしプライシング（仮称）の検討方針（案）

### １）概ねのスケジュールの見通し　　*最短で進めた場合のシミュレーション



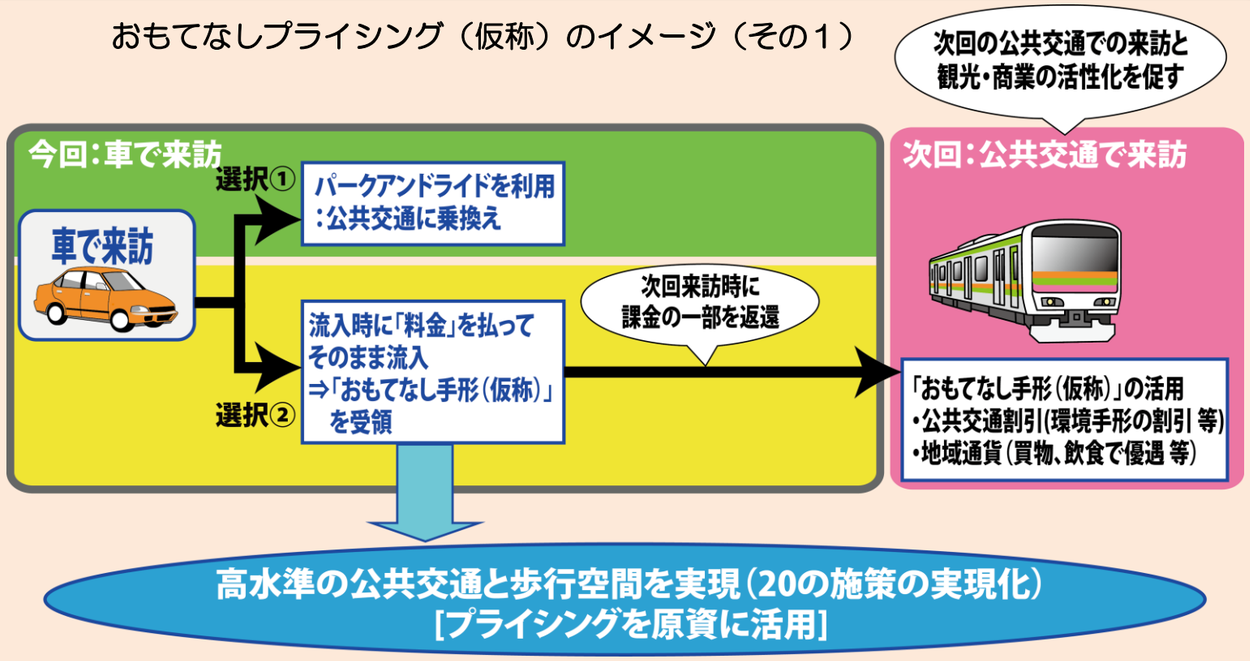
## 2）おもてなしプライシング（仮称）の基本的な考え方（案）‥‥第 11 回専門部会資料

商業観光振興と自動車利用の抑制をめざしたおもてなしプライシング（仮称）を提案します。

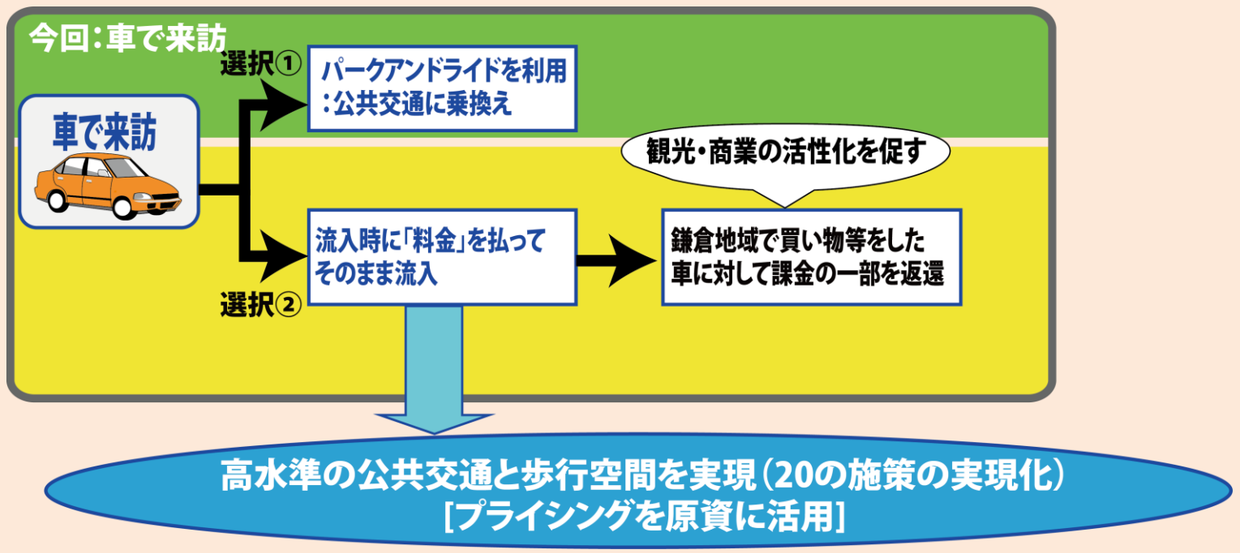
≪コンセプト≫

- 鎌倉地域にとって、来訪自動車は市民の居住環境や交通機能を低下させる一方で、観光・商業振興の活性化の役割を担うお客様だともいえます。一方、来訪者にとっては、鎌倉地域の市民生活を支える日常的な交通ネットワークや生活施設により、気軽に観光できると考えられます。このため、お互いが気遣うしくみが必要です。
- 日本の国民文化の発祥と言える鎌倉時代を象徴する「自己の全てを掛けたおもてなし」（謡曲「鉢の木」）、現在の鎌倉市民もこの精神を交通改善とまちづくりに用いるべきです。来訪者は、そこに住んでいる人への気遣いを忘れないことが必要です。
- 一方、鎌倉地域は、パーク＆ライドや環境手形等によって、公共交通に対するおもてなし機能が既に整いつつあるといえます。
- そこで、自動車利用の抑制策は、周辺地域への影響が少ないことや、状況に応じて自動車、公共交通が選択できることから、ロードプライシングを基本とし、「次回の公共交通での来訪時のおもてなし」（右図その１）をセットで考えたおもてなしプライシング（仮称）を提案します。
- また、課金費用が原資となり 20 の施策の拡充等が図られることから、当日の料金を払って流入する車両に対しても、おもてなしの検討が必要だと考えています。（右図その２）
- 交通渋滞が緩和されることで、市民の居住環境の向上が図られるとともに、来訪者の移動のしさすさも向上します。

おもてなしプライシング（仮称）のイメージ（その１）




おもてなしプライシング（仮称）のイメージ（その２）



## ３）主な検討課題‥‥第 11 回専門部会資料（一部追加）

実施に向けて検討すべき主な項目（1／7）

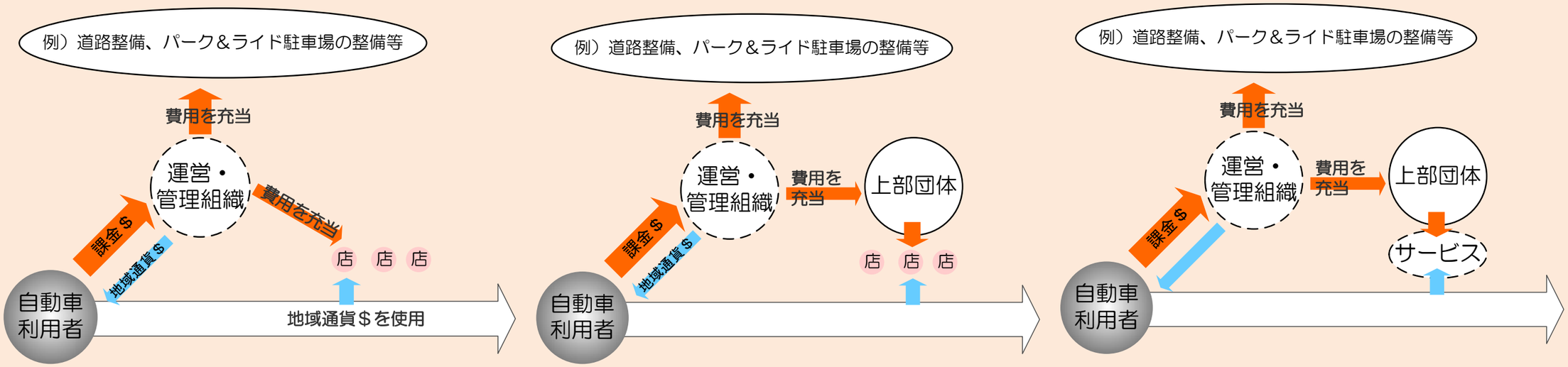
### （1）法制度面の検討

■ おもてなしプライシング（仮称）のサービスや課金に対する法的な根拠を整理し、条例化等の検討が必要です。
■ 例えば、ETC 等を活用する場合、車載器を取り付けていない車両（捕捉漏れ）や支払わない人への対応等の検討も必要です。

### （2）おもてなしプライシング（仮称）のサービス内容の検討

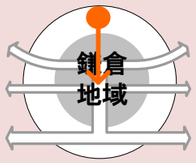
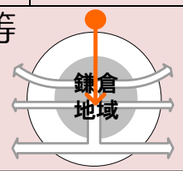
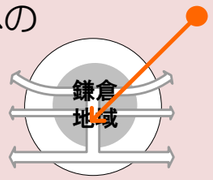
■ おもてなしの考え方、枠組み（体制、費用の流れ等）、具体的なサービスの内容等の検討が必要です。関係者と連携して検討を進めます。

イメージ



## （3）課金の詳細検討
### イ）対象エリア　ロ）対象日時　ハ）対象者　ニ）課金額

≪おもてなしプライシング（仮称）の主な効果と課題≫（1／2）

| 対象 | | 交通渋滞の被害（現状） | おもてなしプライシング（仮称）の主な効果と課題 |
|---|---|---|---|
| 鎌倉地域 | 居住者 | ・自動車やバス等での移動時間の増加<br>・バスの定時性、速達性の低下<br>・イライラ運転による交通事故の危険性拡大<br>・歩行環境の低下<br>・緊急車両の到着時間が低下<br>・大気環境の低下　など | ・自動車利用の場合は移動時間が節約、燃費の向上<br>・バスの定時性、速達性の向上<br>・交通事故の危険性低下<br>・歩行環境の向上⇒外出機会の増加（健康増進）<br>・緊急車両の到着時間が向上<br>・大気環境などの公害緩和<br>・自動車を利用する場合は課金対象か？料金は？（要検討課題）　など |
| | 商業者 | ・自動車やバス等での移動時間の増加　など | ・自動車利用の場合は移動時間が節約、燃費の向上<br>・休日の自動車利用は減少するものの来訪者が分散され平日の来訪の増加が想定<br>・おもてなし（例：課金の一部を地域通貨として活用）の活用による来客数の増加<br>・公共交通利用の増加に伴い滞在時間の延長、消費金額の増加※<br>※平成 24 年度パーク＆ライド、市役所駐車場利用者アンケート<br>・自動車を利用する場合は課金対象か？料金は？（要検討課題）　など |
| 以下は、鎌倉地域流入時の効果や影響を整理、鎌倉地域内は同上 | | | |
| 市内他の地域   | 居住者 | ・自動車やバス等での移動時間の増加　など | ・自動車利用の場合は移動時間が節約、燃費の向上<br>・バスの定時性、速達性の向上<br>・鎌倉地域に自動車で来る場合は課金対象か？料金は？（要検討課題）　など |
| | 事業者 | 〃 | 〃 |
| 逗子、藤沢等近隣地域   | | 〃 | ・自動車利用は課金対象（車利用の制約）<br>・課金車両は移動時間の節約、燃費の向上<br>・バスの定時性、速達性の向上 |
| 鎌倉地域への来訪者（観光客）   | | 〃 | 〃 |

≪おもてなしプライシング（仮称）の主な効果と課題≫（2/2）

| 対象 | 交通渋滞の被害（現状） | おもてなしプライシング（仮称）の主な効果と課題 |
|---|---|---|
| 鉄道 | ― | ・ 利用者の増加<br>・ 増加する乗客へのサービの確保、向上等が課題 |
| 観光バス | ・ 定時性、速達性の低下<br>・ 燃費の低下 | ・ 移動時間の節約（立寄り施設の増加等のサービスの向上）⇒利用者の増加<br>・ 燃費の効率化<br>・ 課金対象か？料金は？（要検討課題） |
| バス・タクシー | ・ 定時性、速達性の低下、<br>・ 燃費の低下<br>・ 路線バスは定時性、速達性の向上を図るため増便、増員等のコストが増加　など | ・ 定時性、速達性の向上⇒利用者の増加<br>・ 運行効率の向上<br>・ 燃費の効率化<br>・ 増加する乗客へのサービの確保、向上等が課題 |
| 宅配車両等 | ・ 宅配件数の減少による労働生産性の低下<br>・ 燃費の低下　など | ・ 移動時間の節約⇒労働生産性の向上<br>・ 燃費の効率化 |
| 鎌倉市 | ・ 都市機能の低下<br>‣ 移動時間の低下<br>‣ 経済活動の低下<br>‣ 観光振興の低下<br>‣ 都市防災機能の低下　など | ・ 交通環境の充実（道路整備、パーク＆ライド駐車場の整備等）<br>・ 都市機能の向上　など |

イ）対象エリア

■ 鎌倉地域の道路網の配置状況からみて、鎌倉地域の主な出入口は９箇所に限定されます（P.16 参照）。

■ 特定の路線のみに対する取り組み（例えば、県道金沢鎌倉線）では、他の路線への迂回が生じる恐れがあります。

①鎌倉地域全体を対象エリアに設定

②特定の地域（路線）を対象エリアに設定

ロ）対象日時

■ 公平性を担保するためには、交通渋滞の発生状況に応じて課金することが必要ですが、おもてなしプライシング（仮称）の導入は、出発地からの公共交通への転換が目的の１つであることから、実施日を決め事前に明示することが必要だと考えています。

■ 実施日時は、施策の効果や運用費用等も踏まえ検討します。

≪対象日≫
①連休のみ
②特定月の土日祝日
③全ての土日祝日

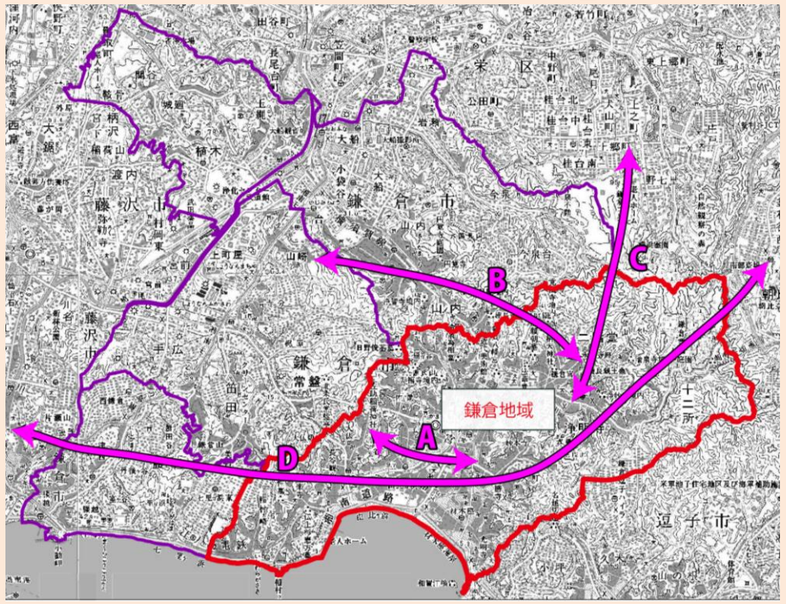
≪時間≫
〇～〇時

ハ）対象者

■ 鎌倉地域の交通渋滞は、八幡宮前交差点や下馬交差点などがボトルネックとなり発生しています。交通渋滞の緩和に向けては、ボトルネックの要因となる交通を対象に考えることが必要です。対象エリア（例えば鎌倉地域）に対し、どのような車両を対象とすべきか検討します。

■ 課金額の検討等も含めつつ、だれを対象とするか、効果や公平性等を踏まえ検討します。

出発地や目的地からみた鎌倉地域に関わる交通の流動パターン




交通の流動パターンと対象者の組み合わせによる対象者の検討案

| 番号 | 交通の内訳 | 鎌倉地域 | | 市内他の地域 | | 来訪者（市外居住者） | 観光バス | バス・タクシー | 宅配便 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 居住者 | 事業者 | 居住者 | 事業者 | | | | |
| A | 内々交通 | | | | | | | | |
| B | 内外交通（鎌倉地域と市内他地域） | | | | | | | | |
| C | 内外交通（鎌倉地域と市外） | | | | | | | | |
| D | 通過交通 | ― | ― | | | | | | |

二）課金額

■ 来訪者に対するアンケート調査や必要に応じて交通シミュレーションを実施し、対象日と効果、運営費用等を踏まえ検討します。

対象日時×対象者×料金（還元費用を除く）＞渋滞解消の効果、運営費用

・渋滞解消の効果等を得るために必要な削減車両数になるための料金（いくらぐらいなら公共交通等に転換するかなど）

・運用費用（ランニングコスト）を賄うための料金

料金パターンの整理（**『金額』は考え方を分かりやすく説明するためのイメージです！**）

| | 鎌倉市内 | | 鎌倉市外 | | 観光バス | 公共交通（バス・タクシー） | 考え方 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 鎌倉地域に住んでいる人の自動車 | 鎌倉地域外に住んでいる人の自動車 | 近隣市からの自動車 | その他からの自動車（観光客） | | | |
| ①対象は全員一律 | 1,000 円 | 1,000 円 | 1,000 円 | 1,000 円 | 1,000 円 | 0 円 | 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、その要因となる全ての車両に課金（原因者負担）<br>一見公平性が担保されているように見えるが、市民と来訪者では利用頻度が異なることから、総支払額でみた場合、市民の負担が大きいと考えられる |
| ②利用頻度を踏まえた料金 | 10 円 | 100 円 | 1,000 円 | 1,000 円 | 1,000 円 | 0 円 | 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、その要因となる全ての車両に課金（原因者負担）<br>利用頻度を踏まえ料金を変えることで、総支払額で公平性を担保していると考えられる |
| ③鎌倉地域内の市民は無料 | 0 円 | 100 円 | 1,000 円 | 1,000 円 | 2,000 円 | 0 円 | 交通渋滞の原因は地域外からの流入交通であることを前提に、その原因となる車両に課金（原因者負担）<br>特に、その影響が大きい観光バスと一般車は区分<br>交通渋滞の原因が流入交通の増加であることの検証が必要 |
| ④市民は同額（②と③の折衷案） | 50 円 | 50 円 | 1,000 円 | 1,000 円 | 2,000 円 | 0 円 | 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、その要因となる全ての車両に課金（原因者負担）<br>②、③の場合は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、市民を一律にすることで公平性が担保されていると考えられる |

## （4）課金方法の検討

■ 対象車両にふさわしい課金方法を検討します。

■ 課金車両に対しては、その一部を何らかの方法で当日来た人及び次回来訪時に活用できる「おもてなし手形」（仮称）として、課金の一部を直接還元する方法を検討します。

■ 課金方法によっては、「徴収逃れ」を追跡する必要があり、その方法を検討するとともに、そのためのコストを見込む必要があります。

| 課金方法 | 内容 | メリット | 課題 |
|---|---|---|---|
| ①コードンプライシング | 一定の区域内に進入する自動車に課金 | 区域境界線上で課金するため、ここにチェックポイントを設ければ良いことから、実現性やコストの面で優れる | 一定の区域内に進入する自動車が課金対象となるため、対象区域内の内側のみ走行、流出する自動車は課金されず、公平性に欠けるという指摘がある |
| ②エリアプライシング | 一定の区域内を走行する自動車に課金 | 一定の区域内を走行する自動車を対象とするため、課金の公平性が高い | コードン方式と比べるとより高度で複雑な課金システムが必要 |
| ③走行距離課金 | 一定の区域内を走行する自動車に課金 | 走行距離に応じて、課金するため公平性が高い | 走行車に車載器を搭載するなどシステムの構築が必要 |
| ④駐車場プライシング（需要管理等も含む）※ | 駐車場で課金（駐車場で需要を管理） | 駐車場の理解が得られれば、法的な課題等は発生しない | 一定エリア内の全ての駐車場の合意形成が必要<br>通過交通対策が必要 |

※）福岡県太宰府市：歴史的文化遺産及び観光資源等の保全と整備を図り、環境にやさしい「歴史とみどり豊かな文化のまち」を創造するため、太宰府市内にある一時有料駐車場の利用者に一定の負担を求める法定外普通税として創設、乗用車 100 円、マイクロバス 300 円、大型バス 500 円、平成２４年度税収6.5 千万円（大宰府市ＨＰより）

## （5）合意形成

■導入に向け、法的な整理、施策対象や影響に対し、主に次のような様々な関係者との合意形成が必要です。効果と影響を明らかにしながら合理的に説明していくことが必要です。

①市民　②事業者　③交通事業者

④国　⑤道路管理者（神奈川県）

⑥交通管理者（神奈川県警察本部等）

⑦周辺自治体（横浜市、藤沢市、逗子市）等

## （6）２０の施策の検討

■ おもてなしプライシング（仮称）に合わせて、他の施策の推進を検討します。特に、代替交通の強化となる環境手形やパーク＆ライド等の拡充、歩行環境の充実（歩行者尊重道路等）の検討が必要です。

■ 幹線道路からの流入は、９箇所の断面で捕捉できますが、一部、国道１３４号沿線等の地域においては、生活道路からの進入を規制する方策の検討が必要です。

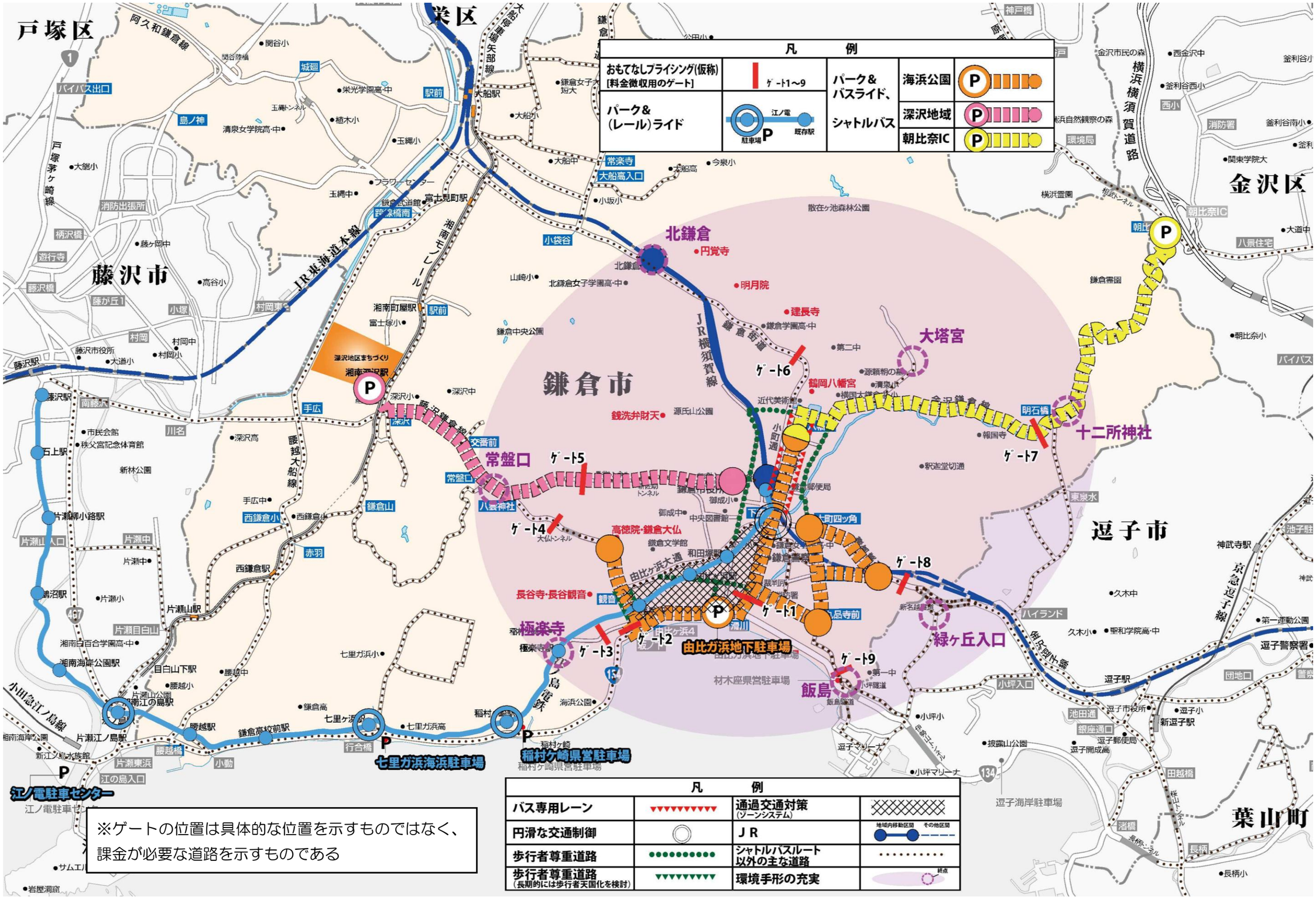
## （7）プライシング以外の「おもてなし」の検討

■ 観光客をおもてなす市民の取り組み（例えば、「市民宣言」等）や、市民を尊重する来訪者のマナーを強化するための啓発活動の検討が必要です。

（仮）おもてなしプライシング（仮称）の主な検討課題のまとめ（P.８～14）‥‥‥第 11 回専門部会資料

| 項目 | | 内容 |
|---|---|---|
| ⑴法制度面の検討 | | （仮）おもてなしプライシング（仮称）のサービスや課金に対する法的な根拠を整理し、必要に応じて条例化等の検討が必要 |
| ⑵（仮）おもてなしプライシング（仮称）のサービス内容の検討 | | おもてなしの考え方、枠組み（体制、費用の流れ等）、具体的なサービスの内容等の検討が必要 |
| ⑶課金の詳細検討 | イ）対象エリア | 鎌倉地域の道路網の配置状況からみて、鎌倉地域の主な出入口は９箇所に限定（一部規制が必要）<br>特定の路線のみに対する取り組み（例えば、県道金沢鎌倉線）では、他の路線への迂回が生じる恐れがあるなどを踏まえた対象エリアの検討が必要 |
| | ロ）対象日時 | 実施日は、施策の効果や運用費用等を踏まえ検討が必要 |
| | ハ）対象者 | 課金額の検討等も含め、だれを対象とするか、効果や公平性等を踏まえた検討が必要 |
| | ニ）課金額 | 来訪者に対するアンケート調査や必要に応じて交通シミュレーションを実施し、対象日と効果、運営費用等を踏まえた検討が必要　対象日時×対象者×料金（還元費用を除く）＞交通渋滞の解消効果、運営費用 |
| ⑷課金方法の検討 | | 対象車両にふさわしい課金方法を検討、課金車両に対しては、その一部を何らかの方法で次回来訪時に活用できる「おもてなし手形」（仮称）として、課金の一部を直接還元する方法の検討が必要<br>課金方法によっては、「徴収逃れ」を追跡する必要があり、その方法を検討するとともに、そのためのコストを見込むことが必要 |
| ⑸合意形成 | | 導入に向け、法的な整理、施策対象や影響に対し、効果と影響を明らかにしながら合理的な説明が必要<br>①市民　②事業者　③交通事業者　④国　⑤道路管理者（神奈川県）<br>⑥交通管理者(神奈川県警察本部等)　⑦周辺自治体（横浜市、藤沢市、逗子市）等 |
| ⑹２０の施策の検討 | | おもてなしプライシング（仮称）に合わせて、他の施策の推進を検討、特に、代替交通の強化となる環境手形やパーク＆ライド等の拡充、歩行環境の充実（歩行者尊重道路等）の検討が必要<br>幹線道路からの流入は、９箇所の断面で捕捉できるが、一部、国道１３４号沿線等の地域においては、生活道路からの進入を規制する方策の検討が必要 |
| ⑺ プライシング以外の「おもてなし」の検討 | | 観光客をおもてなす市民の取り組み（例えば、「市民宣言」等）や、市民を尊重する来訪者のマナーを強化するための啓発活動の検討が必要 |

鎌倉版ロードプライシング（仮称）を含めた２０の施策イメージ



## ４）委員会に示すおもてなしプライシング（仮称）のまとめイメージ

・次回の委員会では、専門部会でのロードプライシングに関する方向性や検討課題等をまとめて報告します。本日、議論した内容を含め、次のようなイメージでまとめます。

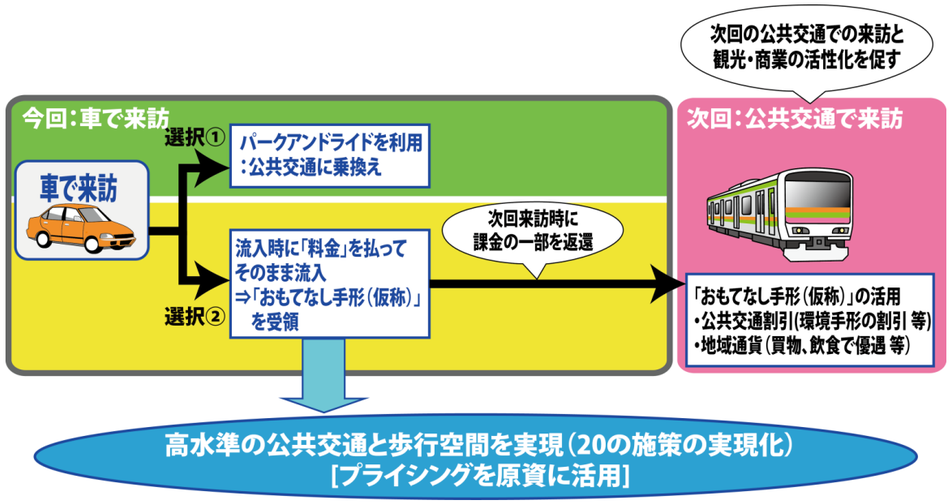
### １．専門部会でのロードプライシングの検討方針

- 鎌倉地域では、交通渋滞の悪化により居住環境の悪化、バスの定時性の低下、緊急車両の到達や搬送に時間を要するなどの交通問題が発生しており、平成 24 年度に実施したアンケートでは、**約４割の市民が交通問題は耐え難い程深刻**と感じています。その解消に向け、**何らかの自動車利用の抑制策が必要**です。
- 特に休日において交通渋滞が悪化することから、**来訪者の流入自動車交通量の増加**がその大きな要因と考えられます。こうした利用の中には、手荷物が多い、高齢者や幼児が同乗している、立ち回り先が多数等の理由により、その必要性が高い場合もあります。このため、状況に応じて自動車や公共交通が**自由に選択できるしくみ**が必要です。
- 専門部会では、鎌倉地域と地域外を結ぶ道路がほぼ**９箇所に特定**される地理特性や、公共交通等の代替交通機関が配置されている状況を踏まえ、鎌倉地域の自動車利用抑制策として、これまで正月に実績のある**交通規制**と**ロードプライシング**について、その課題を整理しました。
- 正月三が日並みの交通規制等の実施については、警察官の取締地点が**ボトルネック**になることや、自動車が使いたくても使えないことから**来訪者の減少**につながり兼ねないこと、正月三が日ほどの参拝者がいない中で、**道路利用者からの合意**が得られるかなどが課題です。
- ロードプライシングについては、様々な検討課題がある中で一般道路からの課金が大きな課題でしたが、**法定外目的税等による実施の可能性**があることから、**計画を検討しつつ、その課題や条件を整理**することにしました。
- 検討に際しては、２０の施策を基本に、パーク＆ライド、環境手形の拡充、公共交通の輸送力、安全性の向上、歩行環境の充実を合わせて検討します。

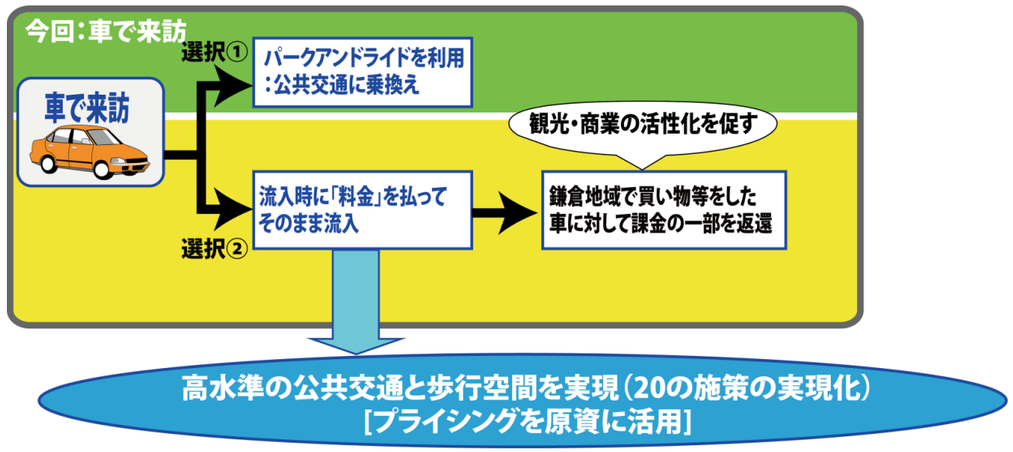
### ２．おもてなしプライシング（仮称）のコンセプト

- 鎌倉地域への来訪自動車は、市民の居住環境や交通機能を低下させる一方で、観光・商業振興の活性化を促す“お客様”だともいえます。一方、来訪者にとっては、鎌倉地域の市民生活を支える日常的な交通ネットワークや生活施設により、気軽に観光できると考えられることから、**お互いが気遣うしくみが必要**です。
- 日本の国民文化の発祥と言える鎌倉時代を象徴する「**自己の全てを掛けたおもてなし**」（謡曲「鉢の木」）の精神を交通改善とまちづくりに用いるべきです。
- そこで、「**次回の公共交通での来訪時のおもてなし**」（右図その１）をセットで考えた（仮）おもてなしプライシング（仮称）を提案します。
- また、課金費用が原資となり 20 の施策の拡充等が図られることから、**当日の料金を払って流入する車両に対しても、おもてなしの検討**が必要だと考えています。

（仮）おもてなしプライシング（仮称）イメージ（その１）




（仮）おもてなしプライシング（仮称）イメージ（その２）



２．おもてなしプライシング（仮称）計画の検討

| 項目 | | 計画内容 |
|---|---|---|
| ⑴法制度面の検討 | | 法定外目的税の導入 |
| ⑵（仮）おもてなしプライシング（仮称）のサービス内容の検討 | | |
| ⑶課金の詳細検討 | イ）対象エリア | |
| | ロ）対象日時 | |
| | ハ）対象者 | |
| | ニ）課金額 | |
| ⑷課金方法の検討 | | |
| ⑸合意形成 | | |
| ⑹２０の施策の検討 | | |
| ⑺ プライシング以外の「おもてなし」の検討 | | |

※第１２回で議論、合意できた内容を入れ込む