

鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

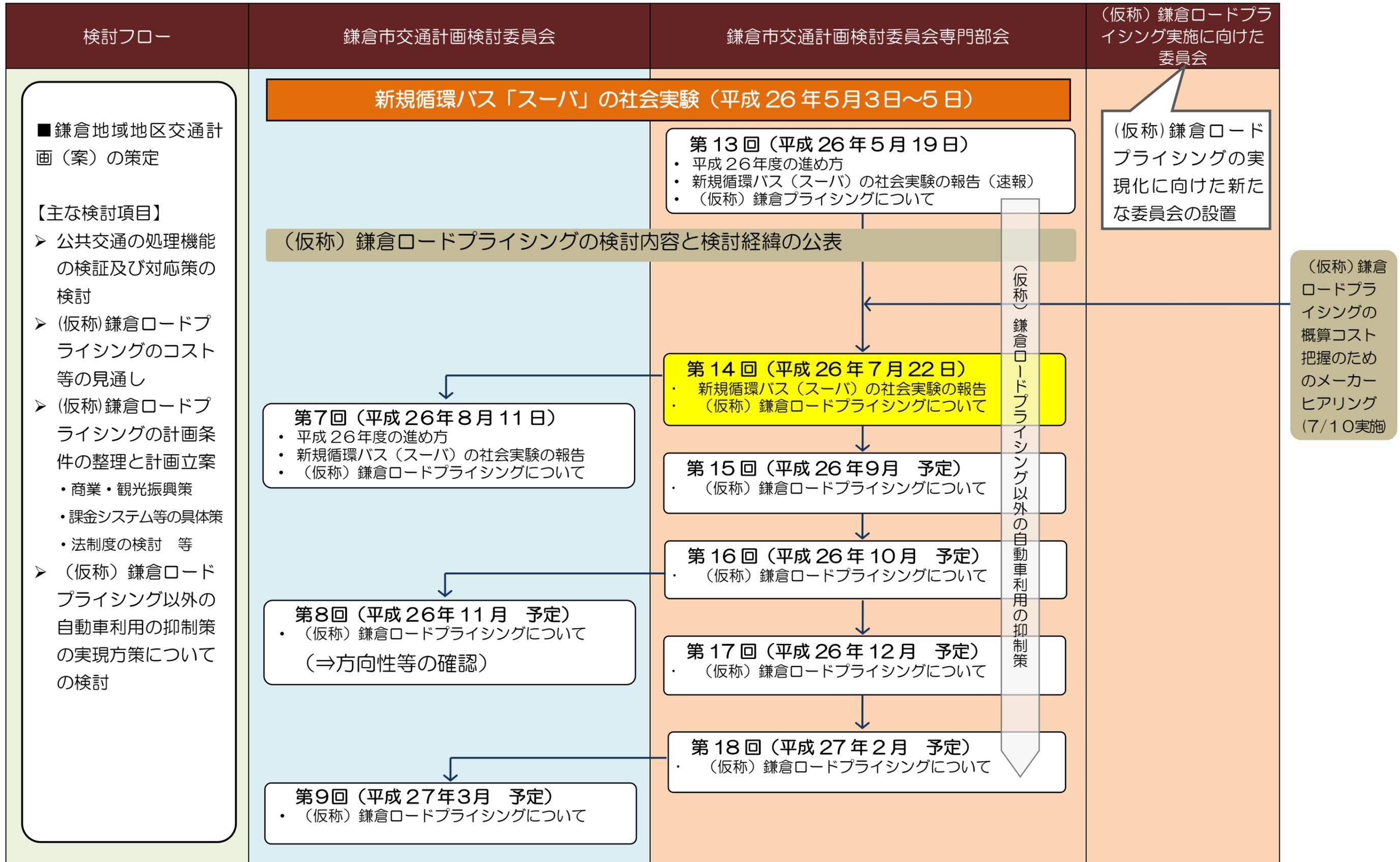
【第14回】

(目次)

1. 平成26年度の進め方	1
2. (仮称)鎌倉ロードプライシングの検討課題と今後の方向性.....	2
3. 本日の進め方	3
4. (仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討における専門部会の役割 (前回資料の再掲)	4
5. (仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討.....	5
(1) (仮称) 鎌倉ロードプライシングの条件整理	5
(2) 検討課題について (課金対象と課金額について)	8
6. (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の交通渋滞を減少させる自動車利用の抑制策の検討	9
(1) 正月三が日に行っている交通規制を特異日等に適用した際の検討	9
(2) パーク&ライド拡充の検討	10

平成26年7月22日(火)

1. 平成26年度の進め方



※第13回専門部会までは、「(仮称) 鎌倉プライシング」と記載していたが、第13回専門部会以降は、委員の意見を踏まえ「(仮称) 鎌倉ロードプライシング」と記載している

2. (仮称)鎌倉ロードプライシングの検討課題と今後の方向性

項目		検討課題	方向性
(1) 法制度面の検討		<ul style="list-style-type: none"> 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 	(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で議論する
(2) 名称		<ul style="list-style-type: none"> (仮称)鎌倉ロードプライシングの名称を検討 	専門部会 で候補を集め検討し、検討委員会で選定する
(3) (仮称)鎌倉ロードプライシングの基本的な考え方の検討		<ul style="list-style-type: none"> 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 	専門部会 で議論する
(4) 課金の詳細検討	イ) 対象エリア	<ul style="list-style-type: none"> 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10箇所限定（一部規制が必要） 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ことなどを踏まえ、対象エリアの検討が必要 	
	ロ) 対象日時	<ul style="list-style-type: none"> 実施日は、施策の効果や運用費用等を踏まえ検討が必要 1年間を通して行うものではなく年間50～120日程度の土日祝日の交通混雑する時間帯に実施 	
	ハ) 対象者	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 来訪者に対するアンケート調査や交通シミュレーションの実施により、交通渋滞が解消される課金額を設定する 市民と来訪者の道路利用頻度の違いを考慮し、市民は来訪者に比べ0～1割程度の負担 	
(5) 課金方法の検討		<ul style="list-style-type: none"> 対象車両に応じた課金方法を検討、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「クーポン」を発行し、課金の一部を直接還元する方法の検討が必要 課金方法によっては、「徴収逃れ」を追跡する必要がある、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 	具体的な課金方法はメーカー等の協力を受け、事務局で検討する
(6) 合意形成		<ul style="list-style-type: none"> 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 <p>①市民 ②事業者 ③交通事業者 ④駐車場事業者 ⑤国 ⑥道路管理者（神奈川県） ⑦交通管理者（神奈川県警察本部等） ⑧周辺自治体（横浜市、藤沢市、逗子市） など</p>	鎌倉市が対応する
(7) 20の施策の検討		<ul style="list-style-type: none"> (仮称)鎌倉ロードプライシングに合わせて、他の施策の推進を検討、特に、代替交通の強化となる鎌倉フリー環境手形やパーク＆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 幹線道路からの流入は、10箇所の断面に限定されるが、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 	専門部会 で議論する
(8) (仮称)鎌倉ロードプライシング以外の施策の検討		<ul style="list-style-type: none"> 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 	専門部会 で議論する

3. 本日の進め方

(1) 平成26年5月3日～5日に実施した新規循環バス「スーバ」の社会実験結果を報告 (別紙資料2)

- ・利用者数(バス停乗降調査人数、バス停乗降調査結果)
- ・在来路線バスと新規循環バスの所要時間の結果
- ・利用者アンケート結果

(2) (仮称) 鎌倉ロードプライシングの専門部会・素案の公表に対し、特に意見がないことや概算費用算出に関するメーカーヒアリングにおいて、情報を得たことから、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの実現の可能性について議論を進めます。

①基本的な考え方

②検討課題(課金対象、課金額)

※メーカーヒアリングは2社が参加し、課金方法、概算事業費、パーク&ライドの活用等の提案を受けました

①基本的な考え方

主な論点

- ・基本的な課金方法の考え方は良いか?
- ・商業・観光振興策については、個々の商店に負担が掛からない方策はどのようなことが考えられるか?

②検討課題(課金対象と課金額)

- ・課金は、「市民」と「来訪者」とで異なった課金額を基本とするが、それ以外区分する必要があるか?

検討課題については、今後項目を絞って集中的に議論

(3) (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の交通渋滞を減少させる自動車利用の抑制策について、引き続き意見交換します。

主な論点

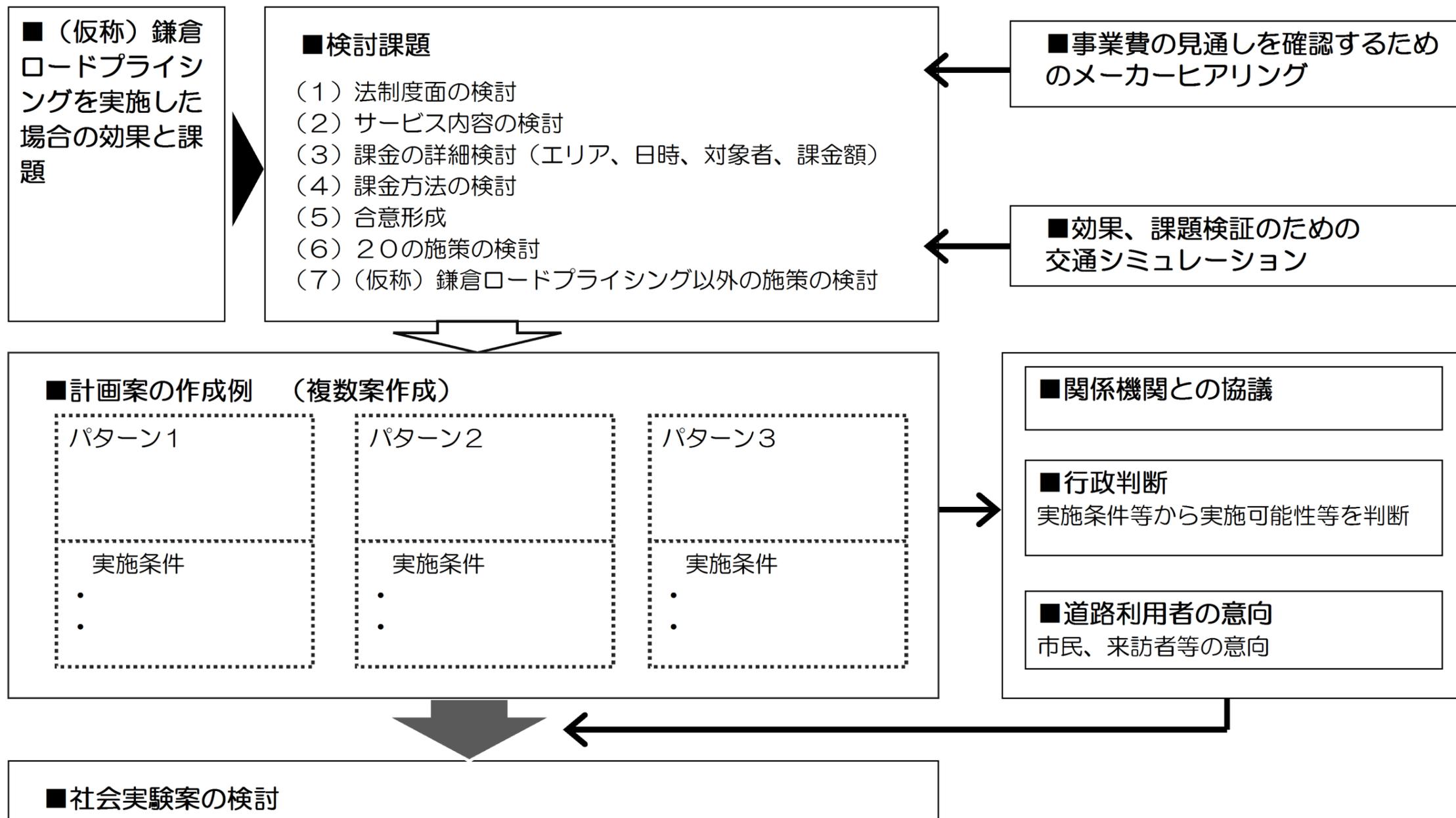
- ・正月三が日に行っている交通規制を特異日等に適用した際の検討
- ・パーク&ライド拡充の検討
- ・広報活動の充実

4. (仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討における専門部会の役割 (前回資料の再掲)

これまでの議論を踏まえ、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討における専門部会の役割、検討の流れを確認します。

1. 鎌倉地域の交通渋滞は、**市民の居住環境の悪化、バスの定時性の低下、歩行環境の低下、緊急車両の到達時間の遅れなどを招く座視できぬ問題**として解決策を考える必要があります。
2. 超過している流入交通量に対する、何らかの抑制策による問題解決。
3. 市長から(仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討を要請されていることから、(仮称) 鎌倉ロードプライシングの具体化と、実施条件を複数案検討。
4. 並行して、(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検討。

(仮称) 鎌倉ロードプライシングの今後の検討の流れ

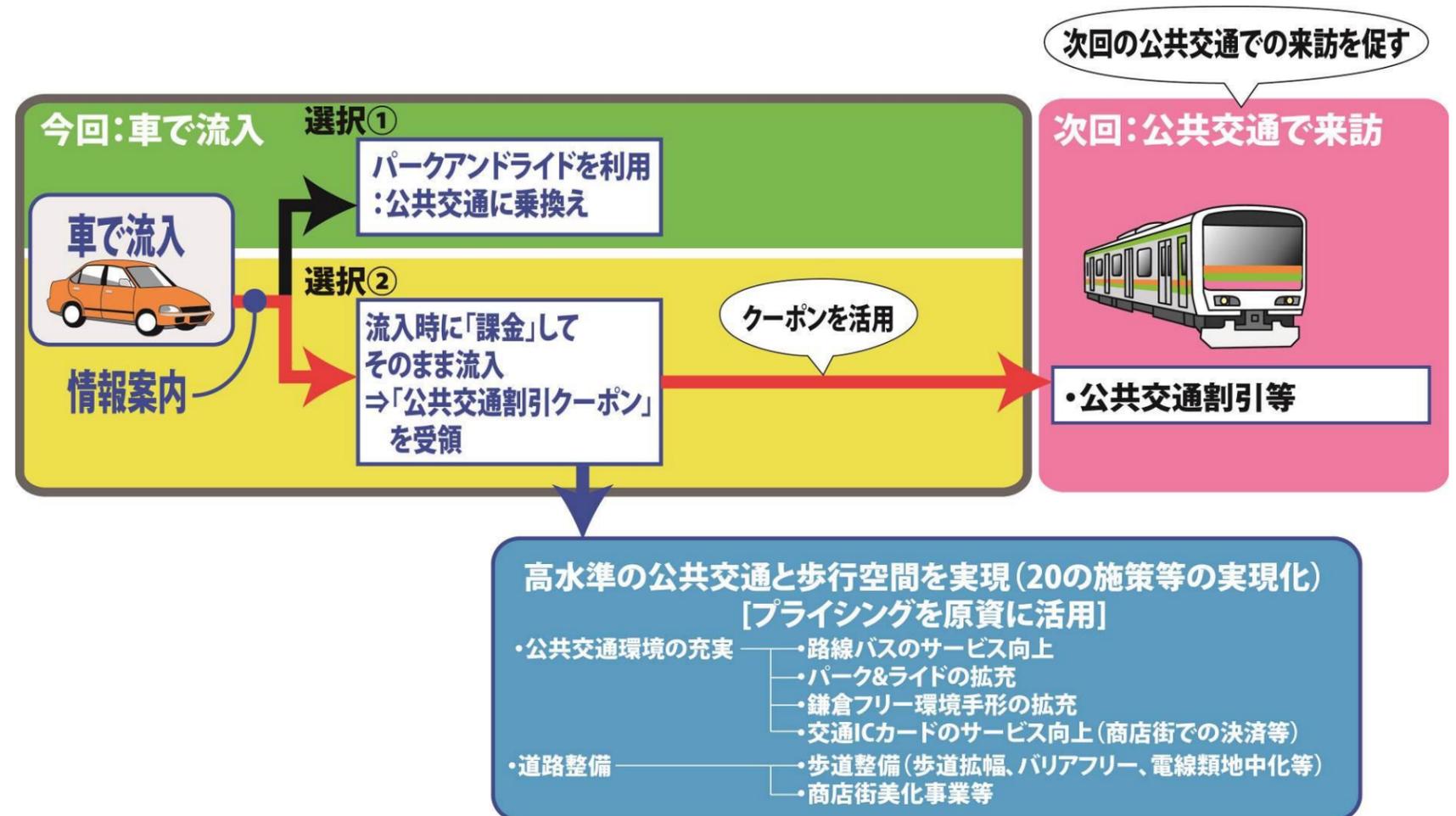


5. (仮称) 鎌倉ロードプライシングの検討

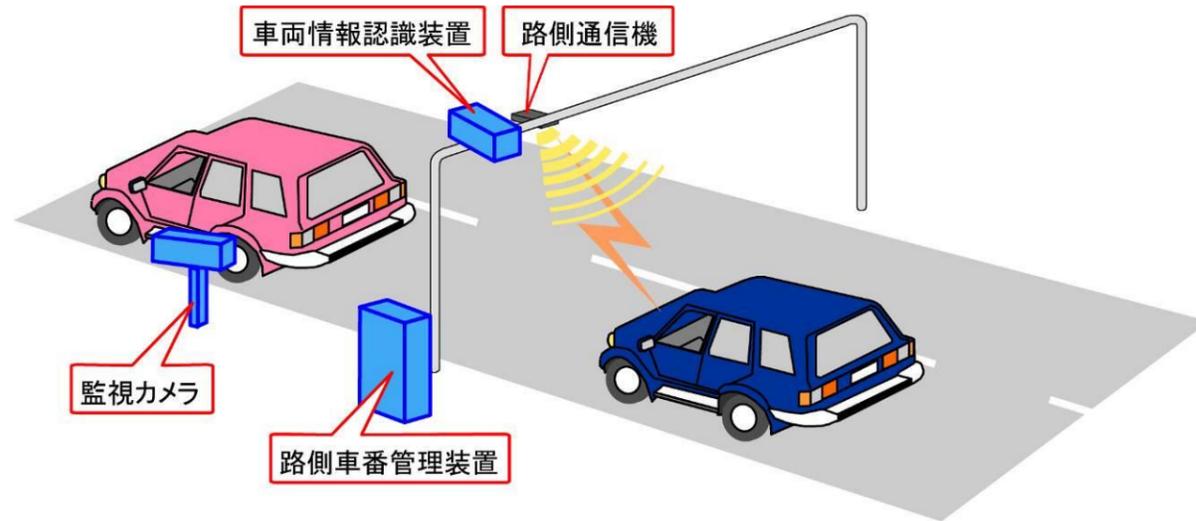
(1) (仮称) 鎌倉ロードプライシングの条件整理

- (仮称) 鎌倉ロードプライシングの専門部会素案で示した『次回公共交通を利用した場合や買物等をした場合の割引』や、『市民と来訪者で異なる課金体系を運用すること』について、**メーカーヒアリングにおいて技術的に可能であること**が分かりました。
- 来訪者に対し、各流入口手前で利用者が選択できるような情報提供します。→選択①パーク&ライドを利用する、→選択②課金して流入する
- 実施体制は各流入口に通信機や装置を設置し、**中央管制センターを設置し**管理します。
- 次回公共交通を利用した場合や買物等をした場合の割引は、課金した際に「ペーパー、電子等の**何らかの方法により証明書を発行**し、鉄道、会社、店舗」が対応すること、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**により対応すること（次頁参照）を基本に、今後検討を進めます。
- 但し、課金費用の一部を買物割引に充てることについては、小口多頻度な事務処理に追われ、**各店舗の負担が大きいこと**が予測され、合意形成が難しいことが専門部会委員から指摘されています。
- そこで、課金の一部を商業・観光振興に充てることについては、**各店舗に負担が掛からないこと**が必要です。
例えば、街路灯、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が考えられます。
- パーク&ライド、鎌倉フリー環境手形等の電子化等を進め、(仮称) 鎌倉ロードプライシングと一体となった利便性に優れた交通施策を検討します。

(仮称) 鎌倉ロードプライシングの基本的な考え方 (イメージ)



●課金方法 《メーカーからの提案を踏まえた1つの案》

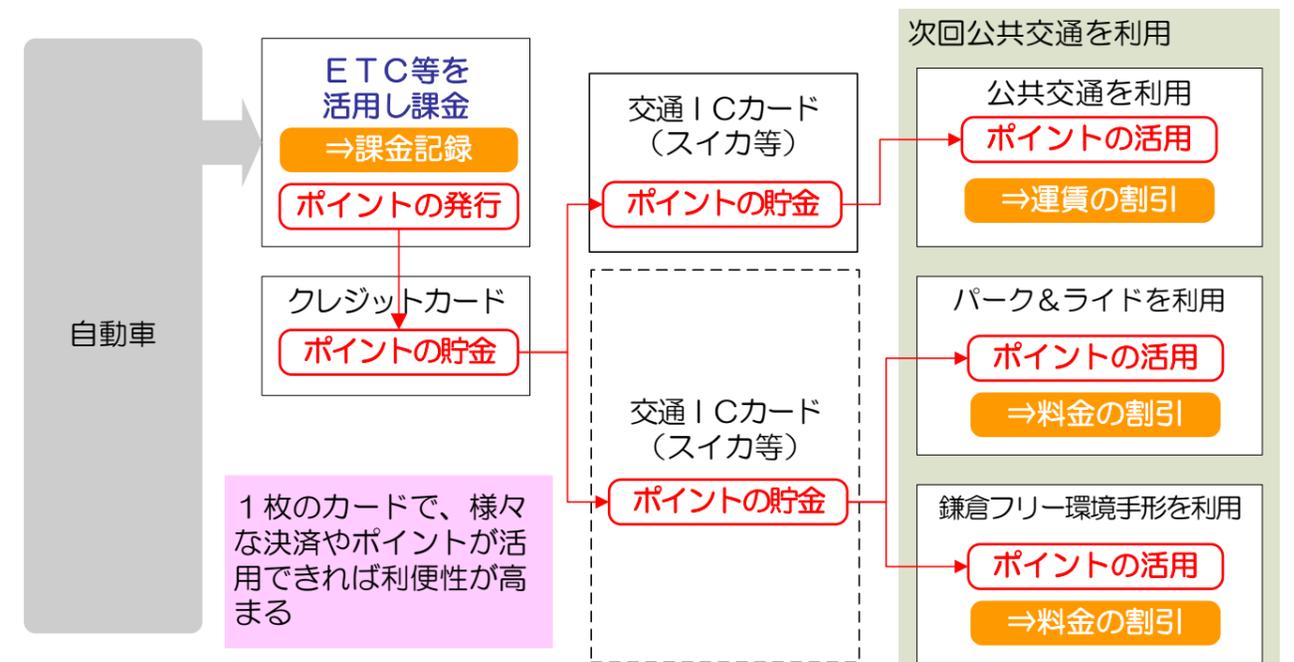


	市民	来訪者
ETC 対応車	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民は事前登録し、路側車番管理装置にデータを蓄積する ● 車両情報認識装置が、市民、来訪者を判別する ● 路側通信機により流入時に来訪者に比べ0～1割程度課金する 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両情報認識装置が、市民、来訪者を判別する ● 路側通信機により流入時に課金する ● 課金時に何らかの方法※で次回公共交通利用時の割引クーポン等を受領
ETC 非対応車 交通渋滞を悪化させないために、スムーズな流入を確保する	<ul style="list-style-type: none"> ● 事前又は移動途中に決済する（推進するため料金割引等を実施） ● 上記以外は、車両情報認識装置が事前決済していない車両を認識し、監視カメラで撮影し請求書を郵送する ● 請求書に応じ管理組織等で課金する 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事前又は移動途中に決済する（推進するため料金割引等を実施） ● 上記以外は、車両情報認識装置が事前決済していない車両を認識し、監視カメラで撮影し請求書を郵送する ● 請求書に応じ管理組織等で課金する ● 課金後に何らかの方法※で次回公共交通利用時の割引クーポン等を受領

※) 紙、電子、ホームページ等によるクーポンの発行

●次回の公共交通での来訪を促す『課金』の流れ(イメージ)

パーク&ライド、鎌倉フリー環境手形等の電子化の検討（破線箇所）

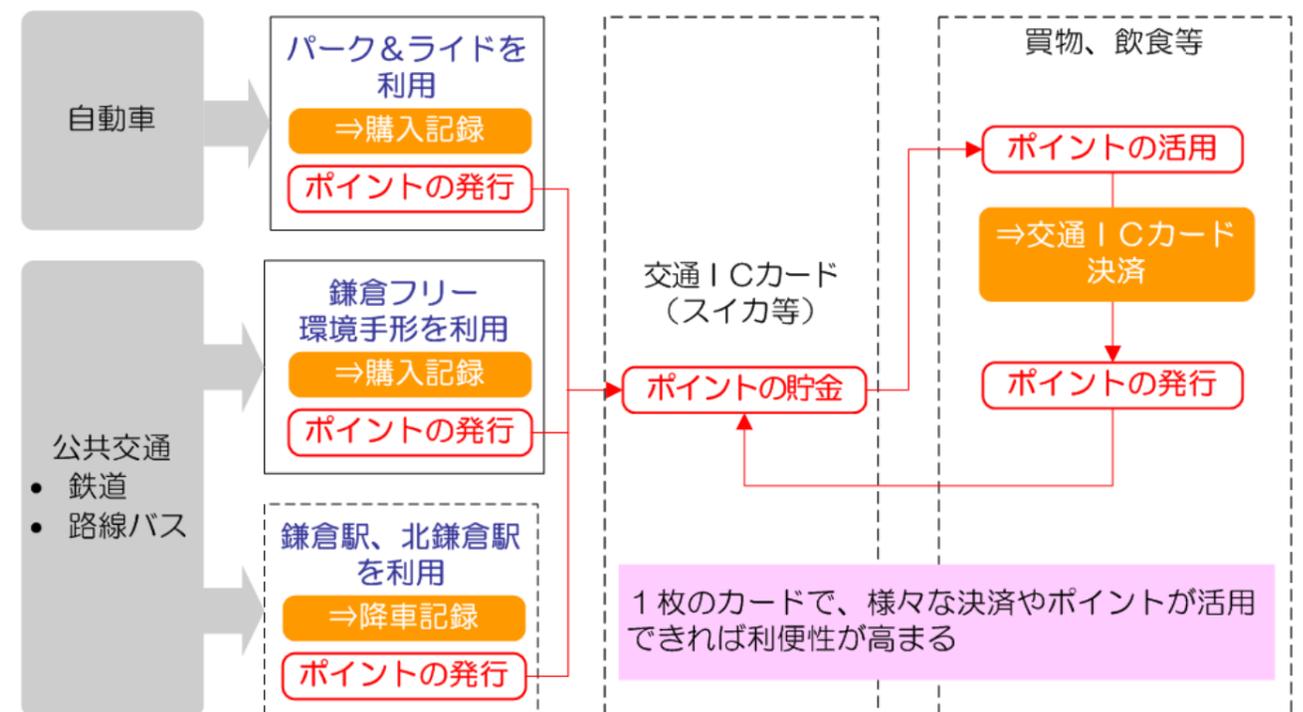


パーク&ライド、鎌倉環境フリー手形が電子化された場合の特典の活用方法は要検討

●課金日の公共交通での来訪を促す取組み、『課金』の流れ(イメージ)

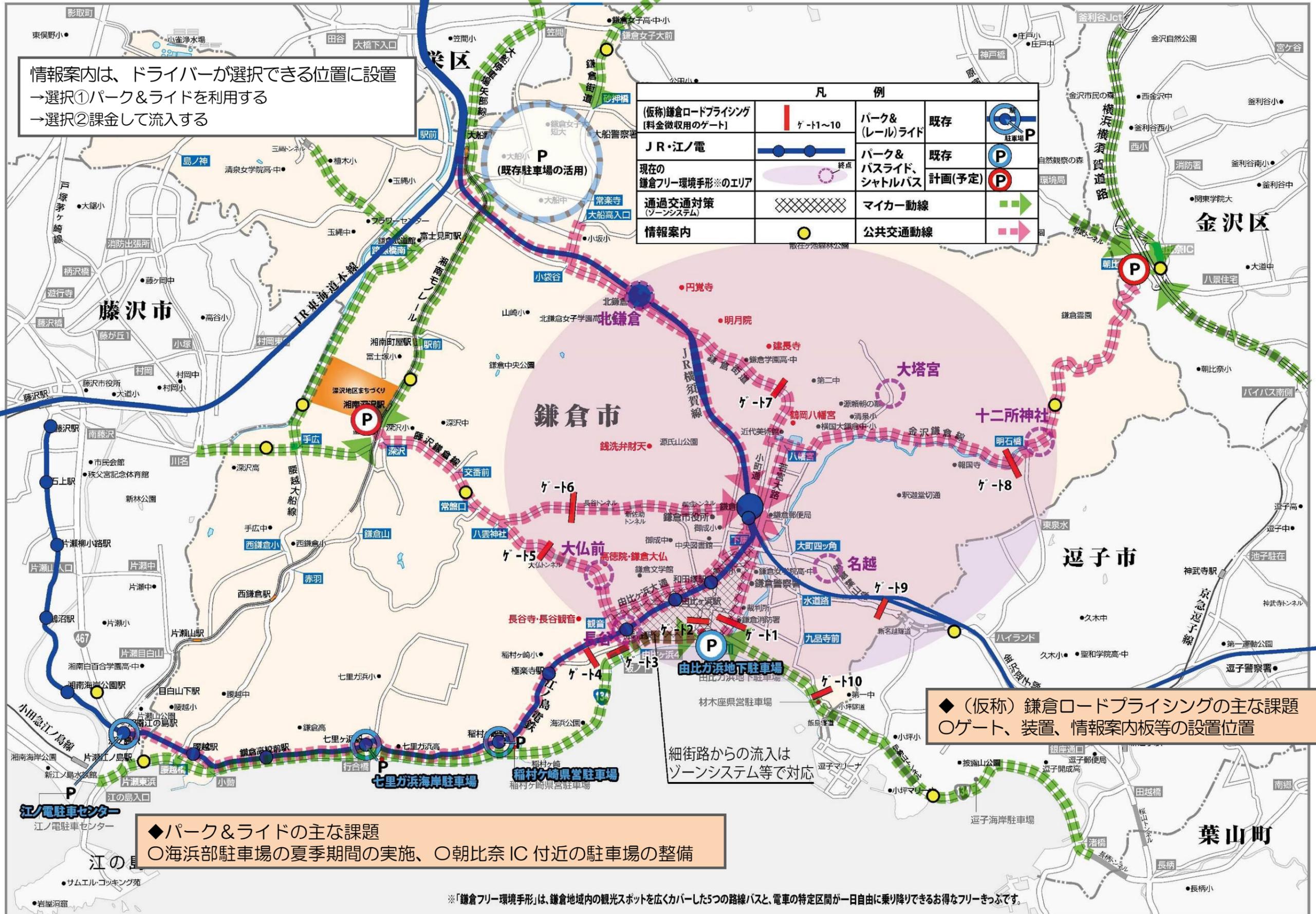
課金日に公共交通の利用で買物等に利用できるポイントが付き、買物等に利用可能

パーク&ライド、鎌倉フリー環境手形、買物飲食等の決済等の電子化の検討（破線箇所）



商業者の同意が得られたら、鎌倉地域の商店を交通ICカードが使えるようにする
墨田区の例では200店規模で初期導入費1億2千万円、年間維持費720万円程度
例えば、こうした費用を、課金の一部から補助する

(仮称) 鎌倉ロードプライシング等の計画イメージと交通動線、課題の整理



(2) 検討課題について (課金対象と課金額について)

・課金は、「市民」と「来訪者」とで異なった課金額を基本とするが、それ以外区分する必要があるか？

考え方の例

- ①緊急車両、福祉車両、障がい者の車両は課金しない
- ②路線バスやタクシーは課金しないが、観光バスは課金する
- ③宅配車両、鎌倉地域内に事業所がある事業車等の業務目的車両は課金しない (例えば、市内に事業所、店舗等がある車両)
- ④道路利用の公平性の観点から、市民からも利用頻度を踏まえ来訪者の概ね0~1割程度課金する
- ⑤鎌倉地域内に住んでいる人の車両及び地域外 (例えば大船) に住んでいる人の車両は同じ扱いとする
- ⑥市外からの流入車両 (観光バス等を除く) は一律とする

課金パターンの整理 (『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 大型車両	公共交通 (バス・タ クシー)	業務車両 (宅配車両 等)	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	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、その原因となる全ての車両に課金 (原因者負担) 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	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、その原因となる全ての車両に課金 (原因者負担) 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	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) 特に、その影響が大きい観光バス等と一般車は区分 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)	0円 10円 50円	0円 10円 50円	1,000 円	1,000 円	2,000 円	0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、その原因となる全ての車両に課金 (原因者負担) 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

※赤枠は上記考え方の例に該当する考え方

6. (仮称) 鎌倉ロードプライシング以外の交通渋滞を減少させる自動車利用の抑制策の検討

(1) 正月三が日に行っている交通規制を特異日等に適用した際の検討

■これまでの専門部会での意見を踏まえ、正月三が日交通規制の縮小版として以下の規制を想定し、その影響を検証しました。

「金沢鎌倉線の鎌倉駅方面への進入規制」

■「金沢鎌倉線の鎌倉駅方面への進入規制」をした場合は、**鎌倉地域方面の約3,400台/12h※の交通が、他の経路から迂回する**可能性があります。最も可能性の高い経路として、明石橋から左折してハイランドに流入する経路が想定され、久木踏切等の交通負荷が高まることが予測されるなど、**逗子市に影響を及ぼすこと**から、逗子市との合意形成が課題です。

※H23.11.13(日)実測交通量(バス・タクシーを含む全車種)

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、逆にどこかの交通負荷が高まることが予測されることから難しいと考えています。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ります。なお、正月三が日と同等の交通規制を実施する場合は、全国的な周知や、人員配置等に対する相当の経費が実施毎に発生することへの対応が大きな課題です。

正月三が日に行っている交通規制を特異日等に適用した際の周辺道路への影響

【県道金沢鎌倉線の鎌倉駅方面への進入規制】



※下図は、正月三が日の交通規制状況を示している

(2) パーク&ライド拡充の検討

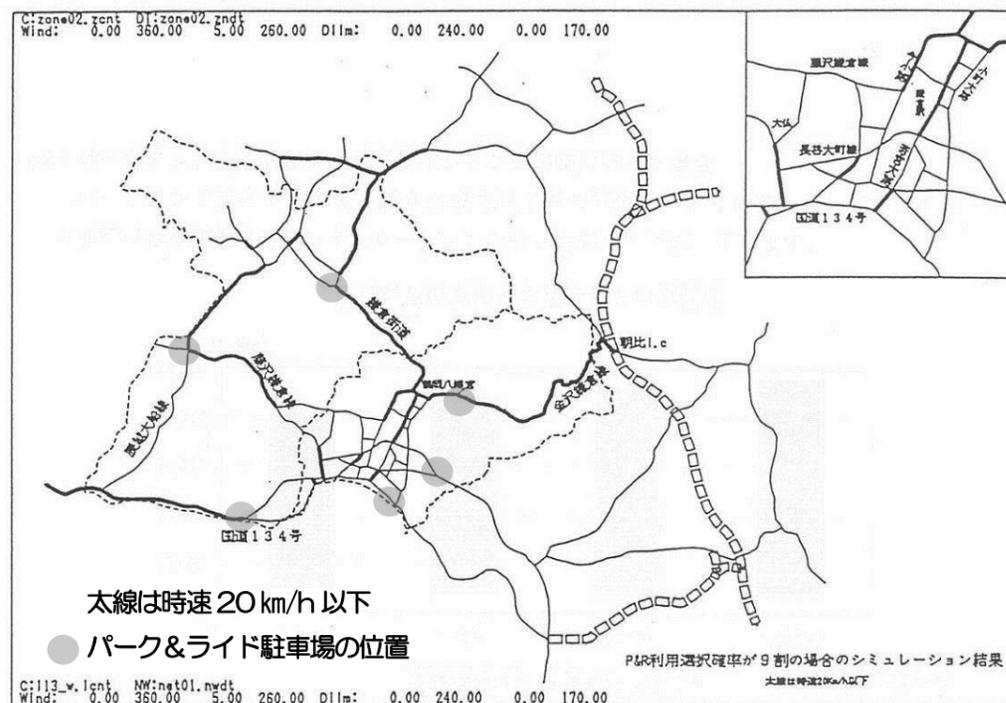
- 「鎌倉地域交通計画研究会 第13回（平成10年4月15日）」資料に示されている交通シミュレーションでは、パーク&ライドだけでは十分な渋滞解消に至らない分析結果があります。
- 交通渋滞の解消に至らない理由として、以下の2点が考えられます。
 - ① 鎌倉地域内が渋滞し駐車場が満車にならないと、パーク&ライドの利用が進まない
 - ② 鎌倉地域内の道路はほぼ片側1車線道路であり、駐車場からのシャトルバスの専用レーン等が確保できない中で、交通渋滞が解消されないと、鎌倉地域までスムーズな運行が確保できないことから、十分なサービス水準が確保できない
- また、鎌倉地域には約15,000台/12h（下表参照）の車両が来訪します。パーク&ライドのみで交通渋滞の解消を図るためには、その半分の約7,500台をパーク&ライドで対応することが必要です。現在パーク&ライドの利用時間が4～6時間であり1つの駐車場で2回転すると仮定すると、約3,800台の駐車場が必要になります。活用できそうな駐車場を含め現在約800台が確保されていることから、公共交通が利用できる地域に、約2,200台確保する必要があります。
- 実施に向けては、用地の確保、整備費用・期間等が問題です。
- このため、パーク&ライドだけで交通渋滞を解消させることは難しいと考えており、ロードプライシングなどの自動車利用の抑制策とセットで導入することで、交通渋滞の解消を図ります。

交通シミュレーションによるパーク&ライドの効果

パーク&ライドだけでは、鎌倉地域の交通渋滞を解消することは困難

地域内の駐車場利用者が料金差によりパーク&ライド駐車場を利用するとして交通シミュレーションにおいて（地域内の9割の車がパーク&ライドするとしてケース）、鎌倉地域内の各道路の平均走行速度が20km/h以下が残ることから、交通渋滞が解消されないことが予測されている。

P & R利用率が9割の場合【結果C】



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

パーク&ライドのみで対応する場合の駐車場必要台数（試算）

項目	数量	備考
パーク&ライド対象車両数	約 7,500 台	平成8年11月3日の調査に基づく推定値 来訪車両が15,000台であり、その50%を削減すると交通渋滞が解消される
パーク&ライド駐車場の利用時間	5時間 (4箇所の平均)	※ 江の島 5時間 由比ガ浜 4時間 七里ガ浜 5時間 稲村ガ崎 6時間
回転率	2回転	12時間÷5時間÷2回転
必要駐車場台数	約 3,800 台	7500台÷2回転
現行駐車場台数	約 800 台	※ 江ノ島 200台 由比ガ浜 200台 七里ガ浜 332台 稲村ガ崎 54台
回転率を考慮した現行駐車場台数での処理可能台数	約 1,600 台	800台×2回転
整備台数	約 2,200 台	3,800台-1,600台=2,200台