

鎌倉市交通計画検討委員会

【第12回】 参考資料

(目 次)

1.鎌倉地域の道路状況.....	2
1) 歩行環境の状況	2
2) 交通事故の発生状況.....	3
2. 歩行者尊重道路の道路状況や機能の確認	4
3. 歩行者尊重道路と同様な役割を担う道路有無の確認.....	7
4.施策メニュー.....	9
1) 施策メニューと効果.....	9
2) 国の新たな技術基準.....	11
5.過去の今小路通りの社会実験.....	12

平成 29 年 3 月 15 日 (水)

1. 鎌倉地域の道路状況

1) 歩行環境の状況

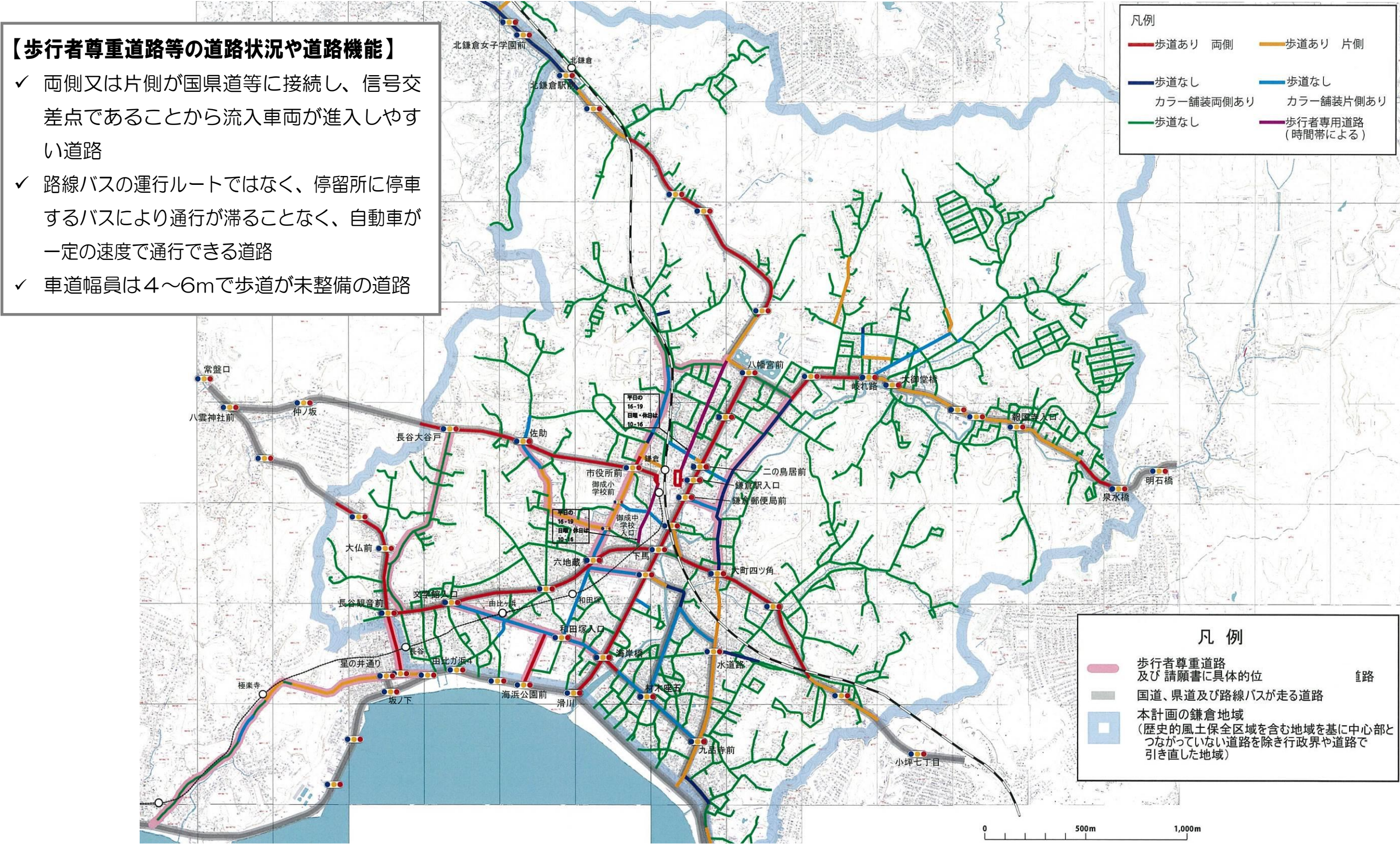


図. 歩行環境の状況

資料：「ゼンリン電子住宅地図デジタウン神奈川県鎌倉市 2011 年 10 月発行」、「現地実査」を基に作成

2) 交通事故の発生状況

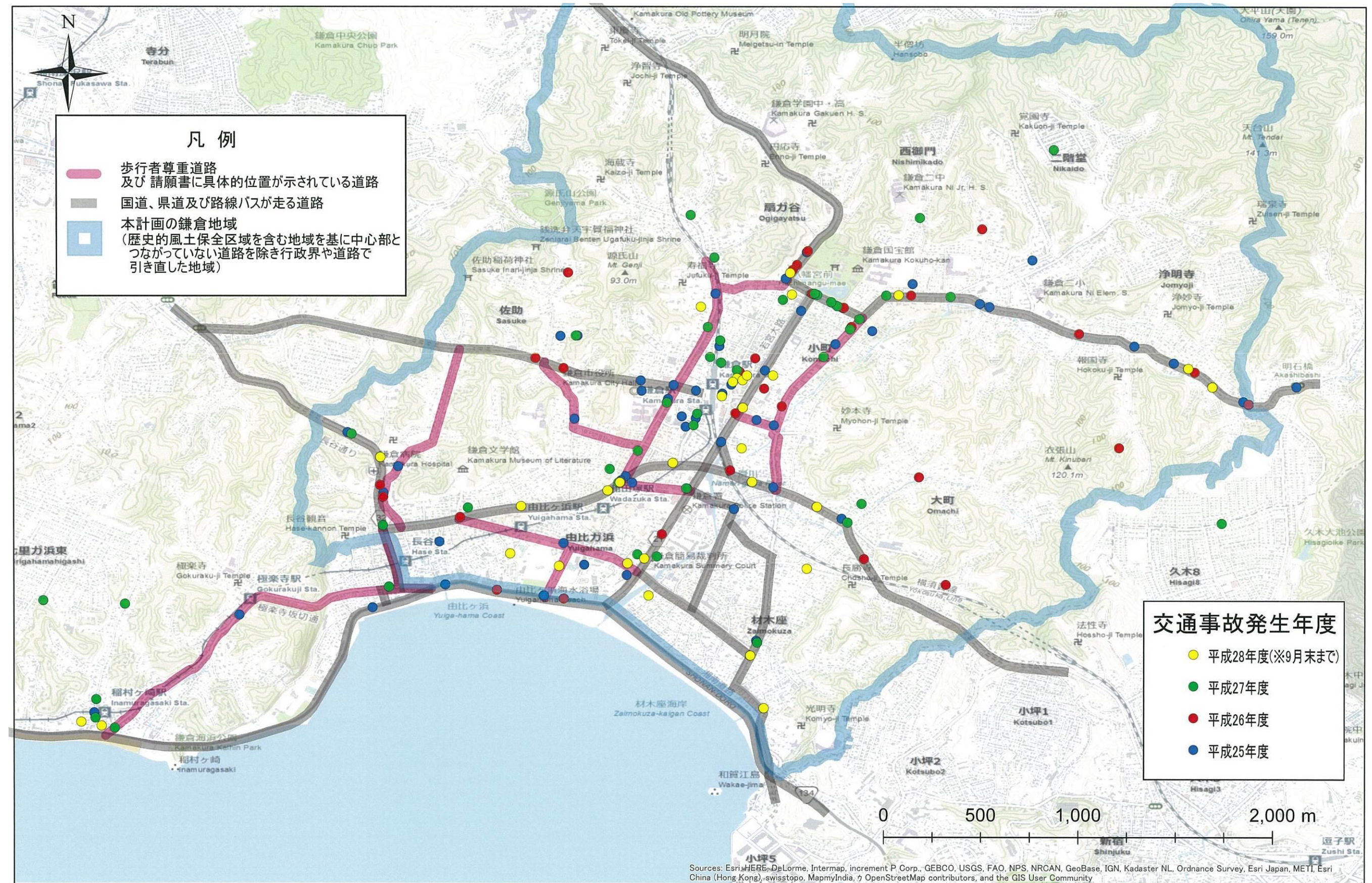


図. 歩行者に係る交通事故の発生状況
資料：鎌倉警察署の交通事故箇所データをもとに事務局が作成

※交通事故の位置を住所から図面に示すため、正確な位置情報を持つ国土地理院の図面を活用

2. 歩行者尊重道路の道路状況や機能の確認

- 歩行者尊重道路の道路状況や機能を把握するために、以下の状況を整理します。なお、その整理は、次の区間設定方針により道路区間を分けて行います。その結果は、次頁に示すとおりです。

【歩行者尊重道路の区間設定方針】

- ①信号交差点、交差点付近の踏切がある場合には区間を分ける
②両側又は片側歩道がある場合には区間を分ける

表. 歩行者尊重道路の道路状況や機能を整理するための視点と検証項目

機能項目	内容	状況を整理する項目	
1. 道路ネットワーク機能	国県道等の交通渋滞を避け、沿道地区内に不要な流入交通等が進入しやすいかを確認します。 国県道等と信号交差点で接続していると、国県道等から歩行者尊重道路に流入しやすいと考えられます。	国県道等との接続状況	有・無 (両側又は片側)
2. 自動車の通行機能	自動車の通行機能を整理します。	交通規制	有・無
		最高速度	速度 (km/h)
		スクールゾーンの指定状況	有・無
		代表全幅・道路幅員 →ゼンリン電子住宅地図 (1500 分の 1) で計測。	幅 (m)
		センターライン	有・無
		バス路線 →バスが運行していれば、追越しが難しく速度を上げて通行できないと想定。	有・無
3. 歩行環境	歩道の設置状況により、歩行者の安全性が確保されているかを確認します。	歩道	有・無
		路側帯※のカラー舗装 ※) 道路交通法第 42 条では「歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分」と定義されている。 歩行者の安全のために、歩道がない道路又は道路の歩道がない側に設置され、車道と分離することにより基本的に歩道と同様に扱われる。道路交通法第 17 条の「歩道等」には、歩道と路側帯が含まれている。	有・無
4. 自動車交通量	12 時間及びピーク 1 時間の交通量を確認します。 (調査日:平成 28 年 9 月 17 日(土))	12 時間交通量	台数 (台/12h)
		ピーク 1 時間交通量	台数 (台/h)

表. 歩行者尊重道路区間の道路状況や機能整理の結果（区間番号は次頁参照）

区間位置	区間番号	区間位置	1.道路ネットワーク機能 国県道等の接続状況	2.自動車の通行機能							3.歩行環境								4.交通量		
				交通規制	最高速度 (km/h)	スクールゾーン	代表道路全幅員 (m)	代表車道幅員(m)	車道部		路線バスの通行	歩道部								12時間	ピーク1時間
									センターライン			歩道				歩行環境					
									有り	無し		有り		無し	ガードレール	路側帯カラー舗装					
												両側	片側			両側	片側	無し			
今小路通り	1	六地藏交差点～御成中学校入口交差点	片側を結ぶ	大型乗用・貨物自動車進入禁止 指定方向外進行禁止 (日曜・休日を除く7:30～8:30)	30	●	5.0	4.0		●			●	● (片側のみ)		●		4,106 ～ 4,124	425 ～ 490		
	2	御成中学校入口交差点～市役所前交差点		指定方向外進行禁止 (日曜・休日を除く7:30～8:30)	30	●	8.0	6.0		●		●	● (片側のみ)		●		4,106 ～ 4,124	425 ～ 490			
	3	市役所前交差点～扇ヶ谷1-1-31付近			30	●	8.0	5.0		●				●		2,094 ～ 3,711	228 ～ 385				
	4	扇ヶ谷1-1-31付近～扇ヶ谷踏切付近交差点			30	●	5.5	4.0		●		●		●		2,094 ～ 3,711	228 ～ 385				
	5	扇ヶ谷踏切付近交差点～横浜鎌倉線及び小町通り交差点部			30	●	4.0	4.0		●		●			●	1,259	149				
小町大路	6	金沢鎌倉線及び小町大路交差点部～大町四ツ角交差点	県道間を結ぶ	大型乗用・貨物自動車進入禁止	30	●	6.0	4.0		●		●	●				3,635 ～ 4,026	352 ～ 382			
海浜公園～周辺観光拠点間	7	海岸橋交差点～文学館入口交差点			30	●	5.0	4.0		●		●					2,266 ～ 3,302	230 ～ 343			
江ノ電長谷駅前 (県道藤沢鎌倉線)	8	星の井通り交差点東側T字交差点～長谷観音前	県道間を結ぶ	追い越し禁止	40		9.0	6.0	●		● 土日1日1本	●				●	5,221	542			



《歩行者尊重道路の道路状況や機能》

【共通】

- 両側又は片側が国県道等に接続し、その交差点が信号交差点であることから流入車両が進入しやすい道路網となっています。
- 路線バスの運行ルートではない(土日に1本の運行を含む)ことから、停留所に停車するバスにより通行が滞ることなく、自動車が一定の速度で通行できる道路です。

【今小路通り、小町大路、海浜公園～周辺観光拠点間道路(都市計画道路以外の区間)】

- 車道幅員は4～6m、センターラインは無く、歩道が未整備の区間は路側帯をカラー舗装にしています。
- ピーク1時間の自動車交通量は概ね100～500台です。

【海浜公園～周辺観光拠点間道路(都市計画道路の区間)、江ノ電長谷駅前道路】

- センターラインがあり、歩道もあります。
- ピーク1時間の自動車交通量は概ね100～600台です。

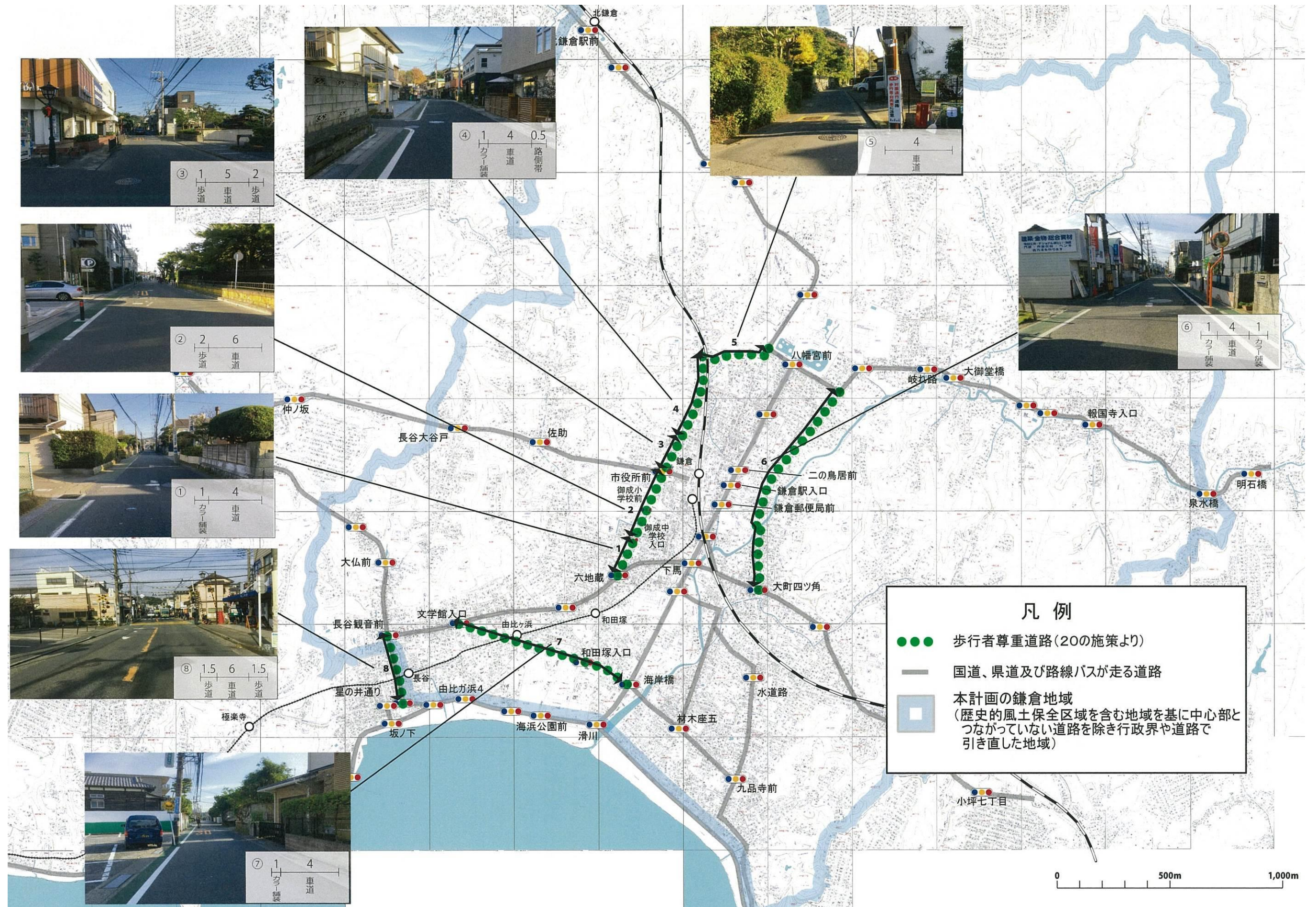


図. 歩行者尊重道路の道路状況や機能整理の結果（区間番号案内）

3. 歩行者尊重道路と同様な役割を担う道路有無の確認

- ・ 「子供達と高齢者の歩行空間の安全を守る為、生活道路におけるあらゆる対策を講じるよう、鎌倉市に対して、働きかけることを求める請願書」に位置付けられている道路（以下、「請願道路」という。）は、休日だけではなく、平日も仕事での活動が動く時間帯において、子供達と高齢者の歩行空間の安全を守る道路（一部、バイク、自転車のみ通行可の道路を含む）です。休日の交通対策を目的とした歩行者尊重道路とは、施策対象が異なる道路もあることが想定されることから、請願書の位置づけ道路の機能を、歩行者尊重道路と同じ項目で検証します。また、専門部会で意見のあった道路について検証します。

表. 請願書の位置づけ道路区間の道路状況や機能整理の結果（区間番号は次頁参照）

区間位置	区間番号	区間位置	歩行者尊重道路との重複	1.道路ネットワーク機能 国県道等の接続状況	2.自動車の通行機能							3.歩行環境							4.交通量	
					交通規制	最高速度 (km/h)	スクールゾーン	代表道路全幅員 (m)	代表車道幅員(m)	車道部		路線バスの通行	歩道部			12時間	ピーク1時間			
										センターライン			歩道		歩行環境					
										有り	無し		有り	無し	ガードレール			路側帯カラー舗装		
																		有り	無し	
両側	片側	両側	片側	無し																
稲村ヶ崎駅近隣～極楽寺駅～極楽寺切通し～坂ノ下に抜ける道	9	稲村ヶ崎駅入口交差点～極楽寺駅出入口付近	県道間を結ぶ		30	●	5.0	4.0		●				●			●	1,279	136	
	10	極楽寺駅出入口付近～極楽寺駅東側T字交差点			30	●	7.0	5.0		●			●	(片側のみ)			●	-	-	
	11	極楽寺駅東側T字交差点～成就院東側階段付近			30	●	6.5	5.5		●			●	(片側のみ)			●	-	-	
	12	成就院東側階段付近～星の井通り交差点			30	●	7.0	6.0	●			●		●	(片側のみ)			●	3,028	330
	13	星の井通り交差点～坂ノ下交差点東側交差点			30	●	6.0	4.0		●			●				●	2,664 ～ 3,797	283 ～ 377	
佐助一丁目信号～御成中学校前～鎌倉女子学院前に向ける道	14	佐助交差点～佐助自治会館南側T字交差点	片側を結ぶ	車両進入禁止 (大型以外の車両(二輪・軽車両を除く)7:30～9:00)	30	●	5.0	4.0		●			●			●		2,023	228	
	15	佐助自治会館南側T字交差点～御成中学校入口近くの交差点		大型乗用自動車通行止め (日曜・休日を除く7:30～8:30) 大型貨物自動車等通行止め (日曜・休日を除く7:30～8:30)	30	●	5.5	4.5		●			●			●		1,904 ～ 4,124	203 ～ 490	
	16	御成中学校入口近くの交差点～御成中学校入口交差点			30	●	5.5	4.0		●						●		-	-	
	17	六地藏交差点～御成中学校入口交差点		1	大型乗用・貨物自動車進入禁止 指定方向外進行禁止 (日曜・休日を除く7:30～8:30)	30	●	5.0	4.0		●			●	(片側のみ)		●		4,106 ～ 4,124	425 ～ 490
	18	御成中学校入口交差点～鎌倉女学園北側交差点			30	●	6.0	4.0		●			●	(片側のみ)			●		-	-
長谷のり真安齋商店脇から高徳院裏側に抜ける道	19	長谷のり真安齋商店脇～藤沢鎌倉線交差部	片側を結ぶ		30		2.0	2.0		●			●				●	-	-	
	20	藤沢鎌倉線交差部～長谷大谷戸交差点			30	●	5.5	4.5		●			●				●	-	-	
鎌倉郵便局横～夷堂橋～大町四ツ角に抜ける道	21	大町四ツ角交差点～鎌倉婦人子供会館前T字交差点	県道間を結ぶ	大型乗用・貨物自動車進入禁止	30	●	6.0	4.0		●			●		●			3,635 ～ 4,026	352 ～ 382	
	22	鎌倉婦人子供会館前T字交差点～鎌倉郵便局前交差点			30	●	4.5	3.0		●			●			●		-	-	
今小路通りの御成交番前付近～英勝寺付近	23	市役所前交差点～扇ヶ谷1-1-31付近	片側を結ぶ		30	●	8.0	5.0		●		●				●		2,094 ～ 3,711	228 ～ 385	
	24	扇ヶ谷1-1-31付近～扇ヶ谷踏切付近交差点			30	●	5.5	4.0		●			●			●		2,094 ～ 3,711	228 ～ 385	
	25	扇ヶ谷踏切付近交差点～英勝寺付近			30	●	5.0	3.5		●			●				●	1,149	119	
	26	御成小学校前交差点から若宮大路横須賀線高架下付近に抜ける道路	片側を結ぶ	大型乗用・貨物自動車進入禁止 (マイクロバスを除く)	30	●	5.0	4.0		●			●			●		-	-	
	27	二の鳥居前交差点から鎌工会館ビルに抜ける道路	片側を結ぶ	大型乗用・貨物自動車進入禁止	30		5.0	4.0		●			●			●		-	-	

- ・ 請願書の位置づけ道路は歩行者尊重道路と、道路ネットワーク機能、自動車の通行機能等からみて概ね同じ機能を有することから、歩行者尊重道路と合わせて自動車の速度抑制等を検討します。
- ・ 但し、国県道等と接続しない流入交通の進入が想定されない道路区間(区間番号26)、と自動車が通り抜けできない道路区間(区間番号20の由比ヶ浜通りに接続する区間)は、上記機能が異なることから対象外とします。
- ・ また、区間番号21は、道路ネットワーク機能から長谷大谷戸交差点を含め検討対象とします。
- ・ なお、平日の子供達(通学交通)と高齢者の安全対策については、別途検討が必要だと考えています。

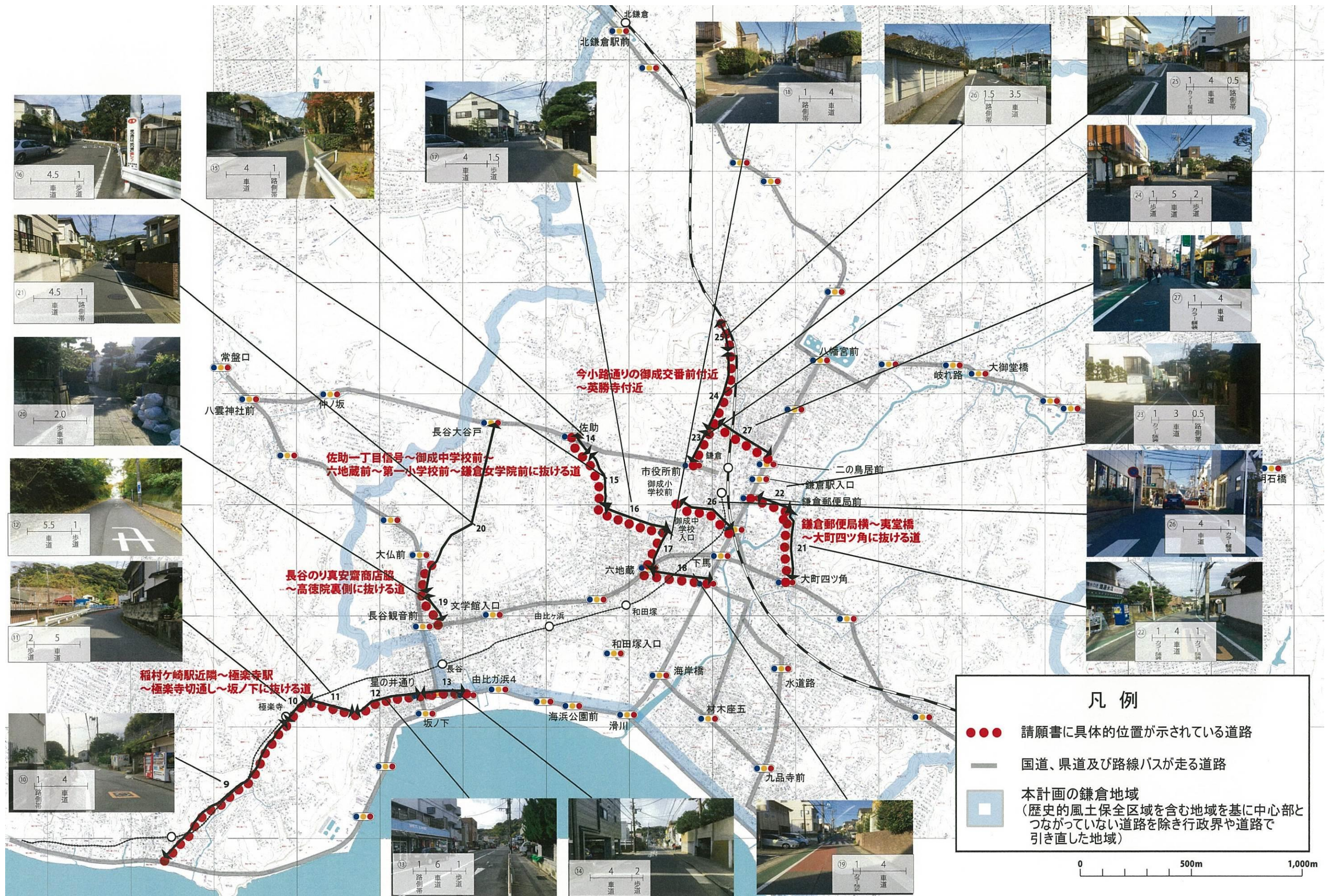


図. 請願書の位置づけ道路の道路状況や機能整理の結果（区間番号案内）

4.施策メニュー

1）施策メニューと効果

- 歩行者尊重道路等の施策目標である交通量抑制や速度抑制等の施策メニューは次のとおりです（「生活道路のゾーン対策マニュアル」（一般社団法人交通工学研究会）より整理）。

分類		対象			手法	概要	用途		
		区域	道路区間	交差点			交通量抑制	速度抑制	歩行環境の改善
交通規制等 （ソフト的手法）	交通規制				最高速度30km/hの区域規制	特定区域において、車の走行速度を制限することにより、交通事故の発生を抑制し、交通の安全を確保する。規制標識は、区域の入口・出口に設置する。	△	◎	△
					大型車等通行止め	沿道環境保全のため、特定路線あるいは特定の区域に対して、ある一定基準以上の大型車（特に貨物車）の通行を禁止する。規制対象となる車両が出入りする施設等の状況を踏まえて行う。	◎	-	△
					歩行者専用道路	車両の通行を禁止し、歩行者の通行の安全を確保する。通過交通だけではなく、住民等の車両も規制の対象となるため影響範囲全体での合意が必要になる。	◎	-	◎
					一方通行	自動車通行の安全と円滑化を図るため、車両の進行方向を指定する。迂回路が近くにあることが前提となる。	◎	-	-
					路側帯の設置・拡幅	路側帯を設置・拡幅することによって、歩行者の安全を確保するとともに、車道幅員が5.5m未満となる場合は、車道中央線を消去して車両の速度抑制を図る。	-	△	◎
					横断歩道	歩行者の横断場所を指定するとともに車両に対して歩行者が横断する場所であることを知らせ、横断歩行者の安全を確保する。	-	△	◎
					指定方向外進行禁止	交差点で指定した方向以外の通行を禁止し、交通の安全と円滑を図る。一方通行の逆行や通行禁止への進入を防ぐことを目的に行う場合もある。	◎	-	-
					一時停止	交差点において一時停止すべき場所を指定し安全確認を喚起し、交通事故の減少を図る。	-	◎	△
	法定外表示				減速マーク	減速が必要な区間（急カーブ、急坂、連続カーブ、追突事故多発区間等）の手前及びその必要区間に、連続したマークを表示する。車両速度を抑制して交通事故の防止を図る。	-	◎	△
					通学路（文字表示）	車道に通学路であることを文字で示すことにより、車両に注意走行を喚起し、特に児童に対する交通事故の減少を図る。	-	◎	△
					カラー舗装	道路区間と交差点の両方で使用される。カラー舗装は、生活道路では、交差点、下り坂、カーブ、路側帯などに設置し、歩行者、自転車利用者等の安全を確保し、静穏な交通環境の保全を図る。バス専用通行帯及び路線バス等優先通行帯では、一般運転者にその存在を明確にして路上駐車 の抑制、レーン内への進入抑制、避讓義務を認識させ、交通事故の抑制を図る。	-	◎	◎
					ドットライン（指導線）	原則として、信号機のない交差点等で車道外側線等を交差点内に破線で延長し、自動車の通行部分を明示することが望ましい場合に設置する。優先関係の表示と認識されるおそれがあるため、優先関係が明確でない交差点部には設置しない。	-	◎	-
					交差点クロスマーク	中央線のない道路が交差する十字・T字交差点で、道路の交差が道路の状況により不明確な場合に、出会い頭事故を防止するために設置する。多岐・変形交差点及び中央線が表示されている道路には設置しない。	-	◎	△
物理的デバイス （ハード的手法）					ハンプ（凸部）	車道路面に設けた凸部。中間部にフラットな部分がある台形ハンプと、それが無い弓形ハンプがある。いずれも、路面と路面との間にはなだらかなすりつけを有する。	○	◎	☆
					狭窄	車道幅を物理的または視覚的に狭くすることにより低速走行を促すもの。	○	◎	☆
					シケイン(屈曲部)	車両通行領域線形をジグザグまたは蛇行させて速度低減を図るもの。	○	◎	-
					通行遮断	道路区間の一部を遮断遮断し、物理的に車両の通行を制限するもの。	◎	-	☆
					交差点入口ハンプ（凸部）	形態は道路区間のハンプと同じ台形と弓形のハンプがある。	△	○	◎
					交差点全面ハンプ（凸部）	交差点全体を盛り上げるタイプのハンプ。	△	○	◎
					交差点狭窄	形態は道路区間のハンプと同じ。事故防止、交通流コントロールに供する。	○	○	☆
					遮断（斜め、交差点）	交差点内や交差道路入口に通行遮断を行い、車が通行できる方向を限定する。	○	-	☆

◎：直接的な効果あり、効果大、○効果中、△：間接的な効果あり、効果小、☆：工夫によっては効果が得られる、－：効果なし（あまり関連がない）

主な施策メニューの紹介、効果

分類	ドットライン(指導線)	交差点クロスマーク	ハンプ(凸部)	狭窄部	シケイン(屈曲部)
イメージ			※2	※2	※2
写真	※2	※2	※1	※1	※1
効果	ドットライン設置、路面標示による車両走行速度の抑制 ※3	運転者に道路の優先順位や交差点の存在を示すことにより、出会い頭事故等の防止を図る。	※1 ※1 図 ハンプ通過後20m区間の平均速度 図 ハンプ通過前20m区間の平均速度 ハンプ前後で 8.9km/h、11.6km/h 低下している	※1 (現状) (狭さく50m) 平均速度が 2.1km/h 低下している	※1 (現状) (シケイン50m) 平均速度が 3.8km/h 低下している
分類	交差点入口ハンプ(凸部)	交差点イメージハンプ	交差点全面ハンプ(凸部)	交差点狭窄部	
イメージ	※2	※2	※2	※2	
写真	※1	※4	※1	※2	
効果	スムーズ歩道に対するドライバーアンケート ※1	■車両の通過速度 ※4	※1 最大時速 50 km/h 以上で走行していたが、設置直後に時速 30 km/h まで低下	交差点狭窄部に対するドライバーアンケート ※1	
	※1 ※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならないものがある	※4 イメージハンプの設置により、2 地点でそれぞれ 14 km/h、20 km/h 低下		※1 ※小数点以下を四捨五入しているため、合計が100%にならないものがある 約 4 割以上のドライバーが効果ありと実感	

出典：生活道路対策における物理的デバイス（平成 25 年 9 月 25 日 国土交通省）※1
生活道路のゾーン対策マニュアル（平成 23 年 12 月 30 日 一般財団法人 交通工学研究会）※2
山形県 平成 25 年度 通学路対策の効果検証（平成 26 年 8 月 山形県 HP）※3
つくばみらい市歩道整備基本計画 平成 27 年度効果検証結果 ※4

2) 国の新たな技術基準

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準～身近な道路の交通事故死者数半減を目指して～

国土交通省道路局が平成28年3月31日に策定、同年4月1日から施行した生活道路における自動車の速度抑制に関する凸部（ハンプ）等の設置に関する基本方針、標準的な構造等を示した技術基準。

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準

（別紙1）

【凸部等の設置に関する基本方針】

- (1) 生活道路において、歩行者又は自転車の安全な通行を確保するため、必要に応じて凸部等を効果的に設置し、自動車の速度を十分に減速させるとともに、自動車の通行を安全性の高い幹線道路等へ誘導するよう、努める。
- (2) 凸部等の設置にあたっては、車両の安全な通行及び歩行者の安全かつ円滑な通行が妨げられないよう留意する。

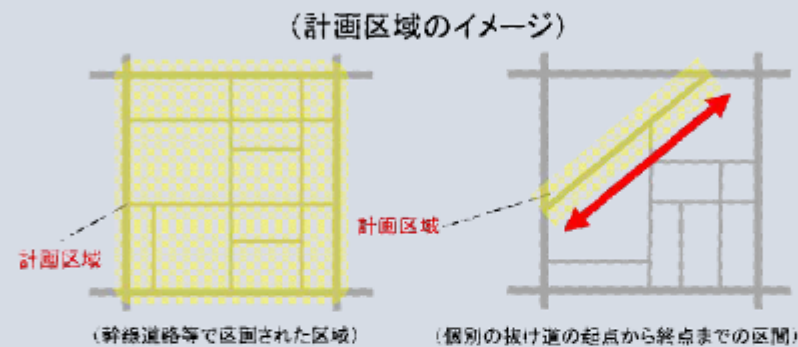
【設置計画】

（計画区域の設定）

- 凸部等の設置の効果を高めるため、幹線道路で区画された区域や、個別の抜け道の起点から終点までの区間等、凸部等の設置を一体的に計画すべき範囲を設定する。

（設置箇所の選定）

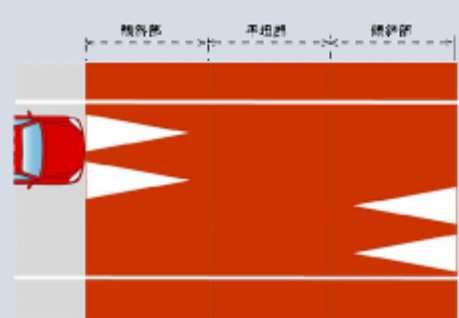
- 凸部等の位置は、トンネル、橋、勾配の急な箇所等を避け、近接する交通からその存在を十分に確認できる箇所を選定する。



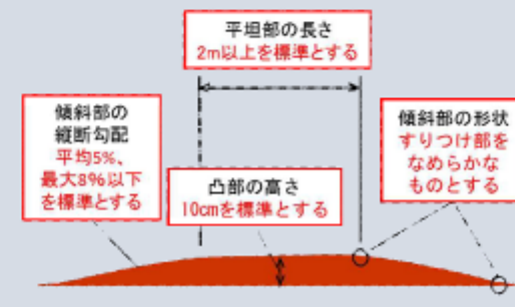
【凸部（ハンプ）の要求性能と標準的な構造】

- 凸部は、当該部分を通行する自動車を十分に減速させる構造を標準とする。
- 凸部の構造は、凸部を設置する路面から平坦部までの垂直方向の高さ、凸部を設置する路面に対する傾斜部の縦断勾配、縦断方向の傾斜部の形状及び縦断方向の平坦部の長さにより規定する。
- 速度が1時間につき30kmを超えている自動車を十分に減速させる場合には、凸部の構造は次による。

（平面図）



（縦断面図）



【狭窄部の要求性能と標準的な構造】

- 狭窄部は、当該部分を通行する自動車を十分に減速させる構造を標準とする。
- 狭窄部の構造は、最も狭小な車道の幅員により規定する。

（平面図）



5.過去の今小路通りの社会実験

【平成 11 年 11 月社会実験】

平成 8 年 5 月に策定した「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」において、今小路通りは歩行者を重視する歩行者尊重道路に位置付けられた。

その実現化に向け、平成 9 年度に鎌倉駅周辺地区の交通に関する懇談会を開催、歩行環境について、以下のような意見を受けた。

- ・未整備区間が多い
- ・幅員が狭い
- ・路上駐車、段差等が多い

（実験までの経緯）

平成 11 年 4 月に鎌倉駅周辺地区交通計画懇談会を設置した。

過去に実施した自動車交通量調査結果（平成 8 年 11 月 3 日（祝日））では、1 時間当たりの交通量が約 500～640 台であったが、歩行者が無理な横断をしない約 200 台まで削減することを目標に、平成 11 年 11 月に社会実験を実施した。

（実験内容）

実験内容は右に示す通りであり、ハンプ※の設置、電柱を利用した狭窄部の設置等による自動車の速度抑制や今小路通りへの左折禁止等を行った。

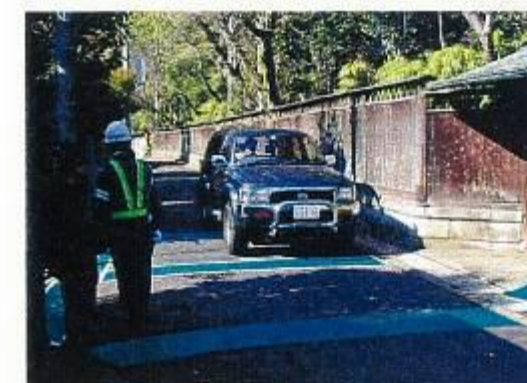
（実験評価）

実験時間帯の自動車交通量は、平成 8 年や平成 11 年 10 月よりも減少していたが、実験時間帯前後は増加している。歩行者のピーク交通量は 800 人～900 人/h（14～15 時）であった。

来訪者からの評価が高く、今小路通り沿道の駐車場利用者もそれほど不便は感じていないが、自動車を利用する市民、タクシー、宅配車は影響があると感じていたことから、影響を最小限に抑える方策を検討。その後、平成 13 年 5 月に「今小路通り歩行者尊重道路の整備に関する提案」を策定。



区間②：電柱を利用した狭さによる速度抑制



区間①：イメージハンプによる速度抑制



区間②：仮設ハンプによる速度抑制



区間②：連続的なハンプによる速度抑制



区間②：イメージハンプによる速度抑制



■ 特設ブースでの説明



区間③：今小路通りへの左折進入禁止



区間③：電柱を利用した狭さによる速度抑制

【平成 22 年 3 月社会実験】

（実験までの経緯）

道路改良、西口駅前広場や市役所前交差点の改良が計画されるなど、今小路通りを取り巻く環境が大きく動き出したことから、今小路通り歩行者尊重道路専門部会を平成 18 年 4 月に設置し、30 回開催し議論を重ねた。

今小路通りのまち歩きを実施し、計画課題を再確認し、平成 11 年 11 月の社会実験の結果を踏まえつつ、ワークショップ形式で複数の今小路通り歩行者尊重道路整備計画（案）を作成した。

その中で3案に絞り込み、議論を重ね社会実験計画を策定した。

（実験内容）

実験内容は右に示す通りである。

	区間	調査内容	方法
区間 1	鉄の井～寿福寺 前交差点	寿福寺前交差点方 面へ向かう交通量 の調査	調査員による測定
区間 2	寿福寺前交差点 ～小町踏切入口 交差点	離合限定個所の2 個所の設置 (延長 5m)	カラーコーンを設置し 歩行空間を確保
区間 6	御成中学校入口 交差点～六地藏 交差点	西側歩道の拡幅 (延長 175m)	カラーコーンを設置し 歩行空間を確保

（実験結果）

離合限定個所の設置、西側歩道の拡幅により自動車の走行速度が減速し、速度の抑制効果が得られた。

歩行者へのアンケートでは、安心感がある、車がスピードを落とすので安心して歩けるなどの速度抑制の効果が得られている。

平均瞬間速度

位置		通常時	実験中	備考
区間2【離合限定個所】 寿福寺前交差点方面	平日	29.3km/h	⇒ 21.6km/h	通常時：H22.3.15、11～12h 実験中：H22.3.10 11～12h
	休日	25.7km/h	⇒ 19.8km/h	通常時：H22.3.14、11～12h 実験中：H22.3.14、14～15h
位置		通常時	実験中	備考
区間6【西側歩道拡幅】 六地藏交差点方面	平日	32.2km/h	⇒ 23.6km/h	通常時：H22.3.29、7：30～8：30 実験中：H22.3.17 7：30～8：30

今小路通り歩行者尊重道路交通社会実験

実施区間

