

鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

【第26回】

(目次)

1. 平成28年度の進め方(案)	1
2. 第25回専門部会の主な意見.....	2
3. 歩行者尊重道路計画の進め方について.....	3
4. 歩行者尊重道路の検討方針	4
1) 歩行者尊重道路の道路状況や機能の確認	4
2) 歩行者尊重道路と同様な役割を担う道路有無の確認	7
3) 施策メニュー、過去の今小路通りの社会実験、国の新たな技術基準等の情報共有	11
4) 歩行者尊重道路の検討方針(案).....	16

平成28年12月14日(水)

1. 平成28年度の進め方（案）



※検討する内容や開催時期が変更になる可能性があります。

2. 第25回専門部会の主な意見

♠：委員からの発言、◆：部会長の発言、♣：事務局の発言

◆歩行者尊重道路について

【計画条件について】

- ♠歩行者ネットワーク、歩行者尊重道路、請願道路、生活道路など検討の枠組みや領域が分からないので、専門部会で議論すべきことを明確にする。
- ♠歩行者尊重道路の説明の中に「生活道路」という文言があり、別の頁に「生活道路」が示されている。生活道路は歩行者尊重道路の中に入るのか。
- ♣歩行者尊重道路の説明の中の「生活道路」は一般的な生活道路という扱いであり、別の頁の「生活道路」は、「鎌倉市都市マスタープランで位置付けられている生活道路」であるので、混同しないように言葉を整理する。
- ♠鎌倉市都市マスタープランの生活道路は、どのような道路を生活道路と認定しているのか。
- ♠「生活」とは「観光客ではなく市民の生活」であり、住宅地内でよく使われる道路や買物等で良く使う商店街等の道路である。混み合っているため、生活するために、もう少し利用しやすくなると良い道路。
- ♠本計画では、歩行者尊重道路がまず重要。これがどういう性格かを整理して検討を行った方が良い。請願道路にある例えば郵便局から小町通りに行く短い道路は、過去の専門部会で「一方通行にするべきだ」という議論をしてきたが、沿道住民との合意が得られなかった。このため、ここはやはり歩行者尊重道路で担保して、検討した方が良い。歩行者尊重道路は、一番緊急の道路をこの専門部会で共通認識を得て、検討を進められたら良い。
- ♣歩行者ネットワークは、歩行者尊重道路を検討する中で、他にこれに該当するような道路がないかを導き出すためのひとつの材料である。課題として整理すべき道路はどこかを議論する。

【歩行者尊重道路のこれまでの検討について】

- ♠歩行者尊重道路でも、一人か二人が反対したら交通規制ができていない。過去の今小路通りの専門部会では、結局イメージパンプを作ってスピードを落とそうと考えたが、それも実現しない。カラー舗装にしたが効果が見られない。やはり本当に歩道を広げなくては駄目であり、そこまで踏み込んだ歩行者尊重道路にしていかないと効果がない。

♣今小路通りの社会実験では、議論の中で「規制は少し厳しい」ということになり、必要最小限の交通規制や速度抑制策を行った。

- ♠北鎌倉駅周辺のカラー舗装は、「ここを通れば安全」という意識が結構あるので、役に立たない訳ではないと思う。今小路通りは、市役所に面して歩道が整備され、本当によくできていると思う。
- ♠交通問題を緩和させようとする、人か車かどちらかの量を減らすか、拡幅するしかない。拡幅は用地買収等が必要であり多額の費用が掛かる。あるいは互助の精神で一方通行にするか、交通整理員を立てるとか、そういうことが必要になる。過去に社会実験を行い反対があったので「できない」という結論になっているが、それを押し通すような強い気持ちがなければ「道が狭いので我慢してくれ」と宣言するしかないと思う。

【自転車の扱いについて】

- ♠例えば、速度制限特区を設けるということも含め考えれば、何か知恵が出るのではないか。交通事故は資料をみるとやはり小町通りが多い。幹線道路上の事故は自転車だと思う。最近は自転車等が交通の障害になっているのは事実であり、車を運転していると、自転車が車道をはみ出して走行しているので危険である。外国人は結構、自転車で大仏に行くが、彼らが車道の中央側に寄って、車が止まってしまうこともある。

【次回の専門部会に向けて】

- ◆平成8年の提言の中で歩行者尊重道路が位置づけられたが、あれから20年経っている。その間、例えば平成12年に交通バリアフリー法ができて、道路のバリアフリー基準ができた。平成24年に自転車利用環境創出ガイドラインができて「狭い道に自転車を通すには、ここをこういう風に通せ」となっている。狭い生活道路で歩道が整備できない区間で車のスピードを落とすにはどうしたら良いかは国の基準が今年の4月に出たばかりである。これらについて情報を共有した方が良い。次回の専門部会では、「ネットワークの意味が分かりにくい」という意見もあるので、どこに着地点を持って行くのかを明確にする。ただ、そこで固有名詞を出して「～道路をこうする」という所まで議論するのは、沿道の方々がいないので難しいが、少しリアルな着地点を念頭に置きつつ議論して頂きたいと思う。

3. 歩行者尊重道路計画の進め方について

項目	内容	備考										
<p>検討対象</p>	<p>■ 検討対象は歩行者尊重道路であり、休日の交通対策を目的とします。</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者尊重道路は、休日の自動車利用抑制策を実施しても国道等に接続し流入車両等の一定の交通量が予測される道路であり、歩行環境の充実が必要な道路です。 歩行者尊重道路は、平成8年に策定した「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」に位置づけた以降、以下のような取組が進められたことや取り巻く環境が変化したことから、本専門部会では改めて歩行者尊重道路の道路状況や機能を確認した上で、歩行者尊重道路と同様な役割を担う道路が他にないかを確認します。 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 今小路通りの社会実験の実施による施策効果 ✓ 今小路通りは一部歩道が整備されたこと ✓ 「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」が平成28年6月議会で採択されたこと ✓ 国の施策において新たな技術基準等が作成されこと など 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者尊重道路は、「鎌倉地域の地区交通計画に関する提言」（平成8年5月 鎌倉地域交通計画研究会）において、鎌倉地域の地区交通計画の計画目標を達成するための20の施策の1つとして、4箇所が位置づけられています。 <table border="1" data-bbox="2101 485 2873 1171"> <thead> <tr> <th>道路名称</th> <th>施策の内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>今小路通りでの歩行者系道路整備</td> <td>鎌倉駅西口での交通静穏化、藤沢鎌倉線での自動車交通量の削減を図るために、歩行者に重視した再整備を行う</td> </tr> <tr> <td>小町大路での歩行者系道路整備</td> <td>小町地域での交通静穏化を図るために、歩行者に重視した再整備を行う</td> </tr> <tr> <td>海浜公園から周辺観光拠点間での歩行者系道路整備</td> <td>パークアンドバスライドの拠点となる海浜公園からは長谷寺や大仏等の観光拠点及び材木座へは徒歩圏に含まれる このため、海浜公園から周辺観光拠点に至る道路を歩行者に重視した再整備を行う</td> </tr> <tr> <td>江ノ電長谷駅前道路での歩行者系道路整備</td> <td>江ノ電長谷駅から長谷寺や大仏への観光客が歩道から車道部に溢れているため、歩行者に重視した再整備を行う なお、本計画の精神が湘南地域全体に波及し、周辺の道路で交通量を受け持てる状況になった段階では、日祭りに時間規制等による歩行者天国化を検討する。</td> </tr> </tbody> </table>	道路名称	施策の内容	今小路通りでの歩行者系道路整備	鎌倉駅西口での交通静穏化、藤沢鎌倉線での自動車交通量の削減を図るために、歩行者に重視した再整備を行う	小町大路での歩行者系道路整備	小町地域での交通静穏化を図るために、歩行者に重視した再整備を行う	海浜公園から周辺観光拠点間での歩行者系道路整備	パークアンドバスライドの拠点となる海浜公園からは長谷寺や大仏等の観光拠点及び材木座へは徒歩圏に含まれる このため、海浜公園から周辺観光拠点に至る道路を歩行者に重視した再整備を行う	江ノ電長谷駅前道路での歩行者系道路整備	江ノ電長谷駅から長谷寺や大仏への観光客が歩道から車道部に溢れているため、歩行者に重視した再整備を行う なお、本計画の精神が湘南地域全体に波及し、周辺の道路で交通量を受け持てる状況になった段階では、日祭りに時間規制等による歩行者天国化を検討する。
道路名称	施策の内容											
今小路通りでの歩行者系道路整備	鎌倉駅西口での交通静穏化、藤沢鎌倉線での自動車交通量の削減を図るために、歩行者に重視した再整備を行う											
小町大路での歩行者系道路整備	小町地域での交通静穏化を図るために、歩行者に重視した再整備を行う											
海浜公園から周辺観光拠点間での歩行者系道路整備	パークアンドバスライドの拠点となる海浜公園からは長谷寺や大仏等の観光拠点及び材木座へは徒歩圏に含まれる このため、海浜公園から周辺観光拠点に至る道路を歩行者に重視した再整備を行う											
江ノ電長谷駅前道路での歩行者系道路整備	江ノ電長谷駅から長谷寺や大仏への観光客が歩道から車道部に溢れているため、歩行者に重視した再整備を行う なお、本計画の精神が湘南地域全体に波及し、周辺の道路で交通量を受け持てる状況になった段階では、日祭りに時間規制等による歩行者天国化を検討する。											
<p>進め方</p>	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者尊重道路の整備は、必要に応じて今小路通りで実施したように沿道住民の方による新たな専門部会を立ち上げ、合意形成を図ることが必要です。 このため、検討委員会・専門部会での検討は、検討方針を検討するところまでだと考えています。 <div data-bbox="519 1157 2012 1885" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>検討委員会・専門部会の検討範囲</p> <ol style="list-style-type: none"> <li style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">① 歩行者尊重道路の道路状況や機能の確認 <li style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">② 歩行者尊重道路と同様な役割を担う道路有無の確認 <li style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">③ 施策メニュー、過去の今小路通りの社会実験、国の新たな技術基準等の情報共有 <li style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">④ 歩行者尊重道路の検討方針 <p style="text-align: center;">↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">各道路の整備計画の作成</div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> 「鎌倉地域の地区交通計画策定に向けた中間とりまとめ」（平成27年3月）では、(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金用途の考え方に、歩道整備が位置づけられています。 そこで、25回専門部会では、「どのような歩道を整備すべきか」を検討した上で、歩行者尊重道路を検討する流れを示しました。 しかしながら、検討対象が拡散したイメージを与えてしまったことから、今回の専門部会は歩行者尊重道路に絞って議論し、(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金用途の考え方にに向けた鎌倉地域の歩道整備に関しては別途議論します。 										

4. 歩行者尊重道路の検討方針

1) 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）

名称(位置)	区間番号	区間位置	1.道路ネットワーク機能	2.自動車の通行機能							3.歩行環境						4.交通量		
			国道等の接続状況	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	路側帯カラー舗装					
		両側	片側	有り	無し	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		●			●				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		●		●					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			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～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	海浜公園前交差点～和田塚駅入口交差点西側T字交差点	県道間を結ぶ	追い越し禁止	30	●	14.0	9.0	●		●				●	1,196 ～ 1,763	119 ～ 172		
	8	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)	9	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	●		●				●	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。

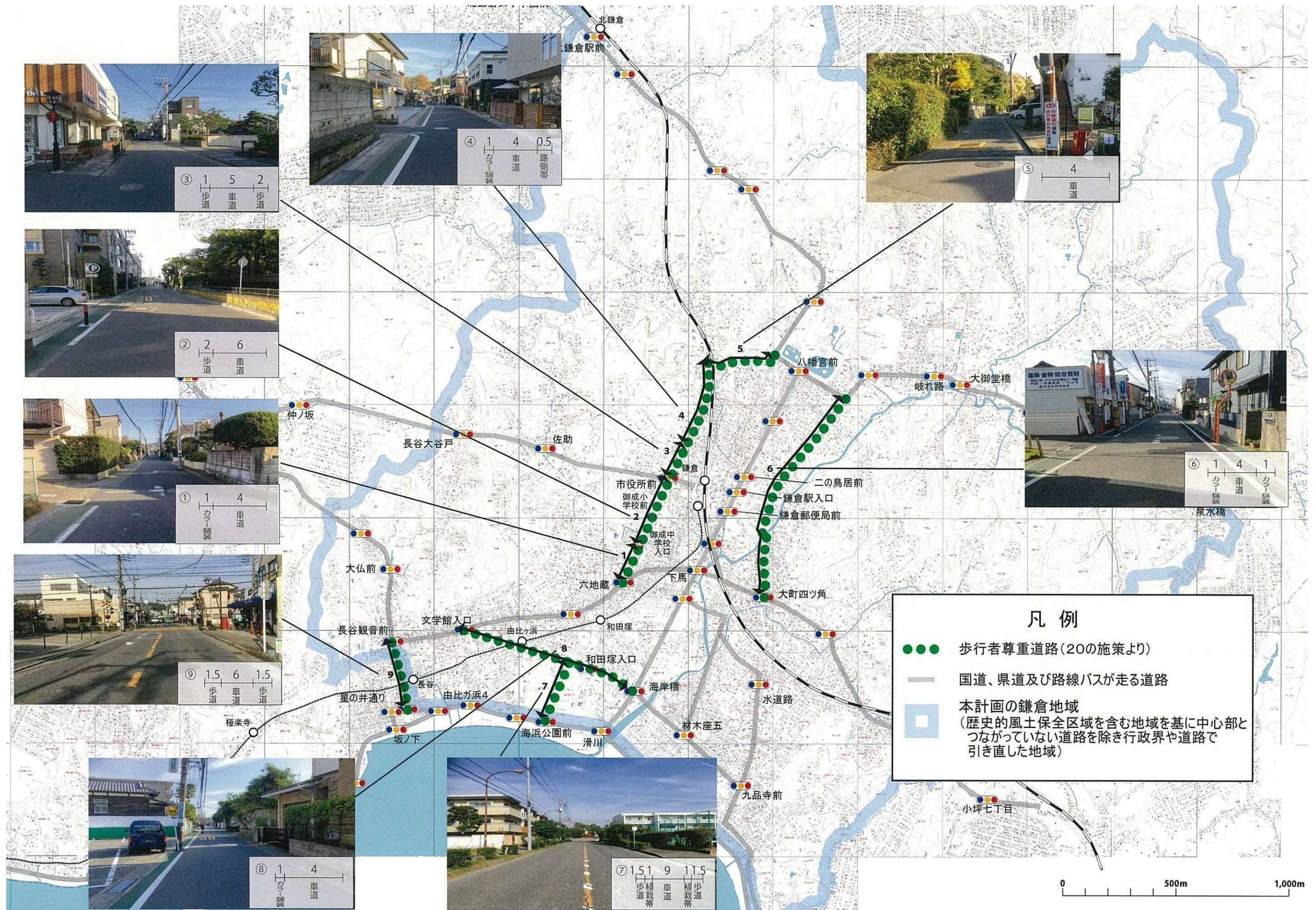


図. 歩行者尊重道路の道路状況や機能整理の結果 (区間番号案内)

2) 歩行者尊重道路と同様な役割を担う道路有無の確認

① 請願書の位置付け道路

- 「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、「請願書の位置付け道路」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、請願書の位置付け道路の機能を、歩行者尊重道路と同じ項目で検証します。

表. 請願書の位置付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）

名称(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	2.自動車の通行機能							3.歩行環境						4.交通量	
					国道等の接続状況	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			歩行環境					
											有り	無し		歩道		路側帯カラー舗装			
		有り	無し	有り	無し	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	10	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	
	11	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		●				●			-	-
	12	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		●				●			-	-
	13	成就院東側階段付近～星の井通り交差点				30	●	7.0	6.0	●		●			●			3,028	330
	14	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	15	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	
	16	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	
	17	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		●				●			-	-
	18	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		●			●			4,106 ~ 4,124	425 ~ 490	
	19	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		●				●			-	-
長谷のり真安齋商店脇から高徳院裏側に抜ける道	20	長谷のり真安齋商店脇～藤沢鎌倉線交差点		片側を結ぶ		30		2.0	2.0		●			●			-	-	
	21	藤沢鎌倉線交差点～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	22	大町四ツ角交差点～鎌倉婦人子供会館前T字交差点	6	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	
	23	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	24	市役所前交差点～扇ヶ谷1-1-31付近	3	片側を結ぶ		30	●	8.0	5.0		●	●			●		2,094 ~ 3,711	228 ~ 385	
	25	扇ヶ谷1-1-31付近～扇ヶ谷踏切付近交差点	4			30	●	5.5	4.0		●			●			2,094 ~ 3,711	228 ~ 385	
	26	扇ヶ谷踏切付近交差点～英勝寺付近				30	●	5.0	3.5		●				●			1,149	119

- 請願書の位置付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。

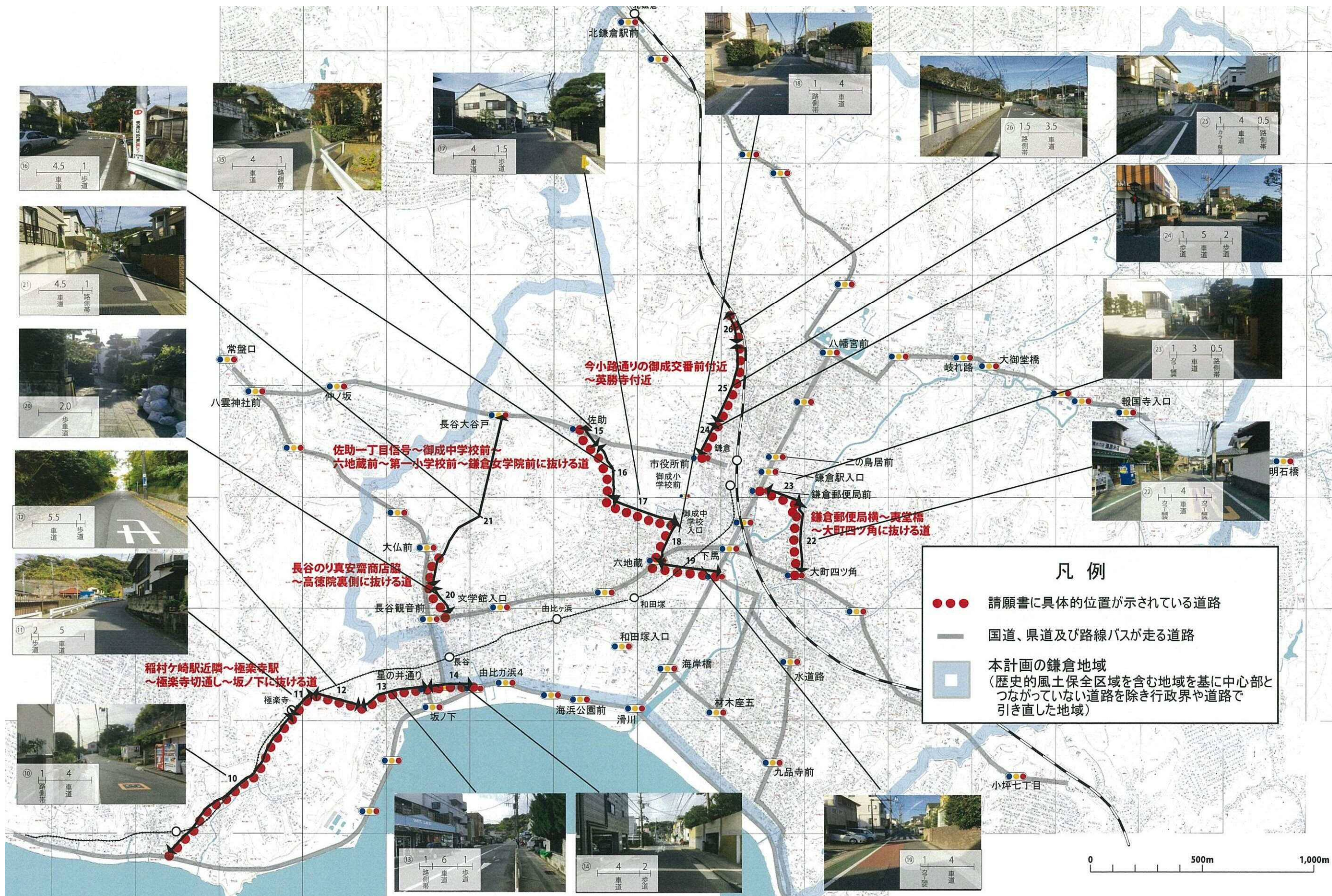


図. 請願書の位置づけ道路の道路状況や機能整理の結果 (区間番号案内)

→本会議の中で、交通事故の発生状況(次頁)等も踏まえ、歩行者尊重道路と同様な機能を有する道路が他にあるか確認します

【歩行者尊重道路等の道路状況や道路機能】

- ✓ 両側又は片側が国道等に接続し、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
- ✓ 路線バスの運行ルートではなく、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
- ✓ 車道幅員は4~6mで歩道が未整備の道路

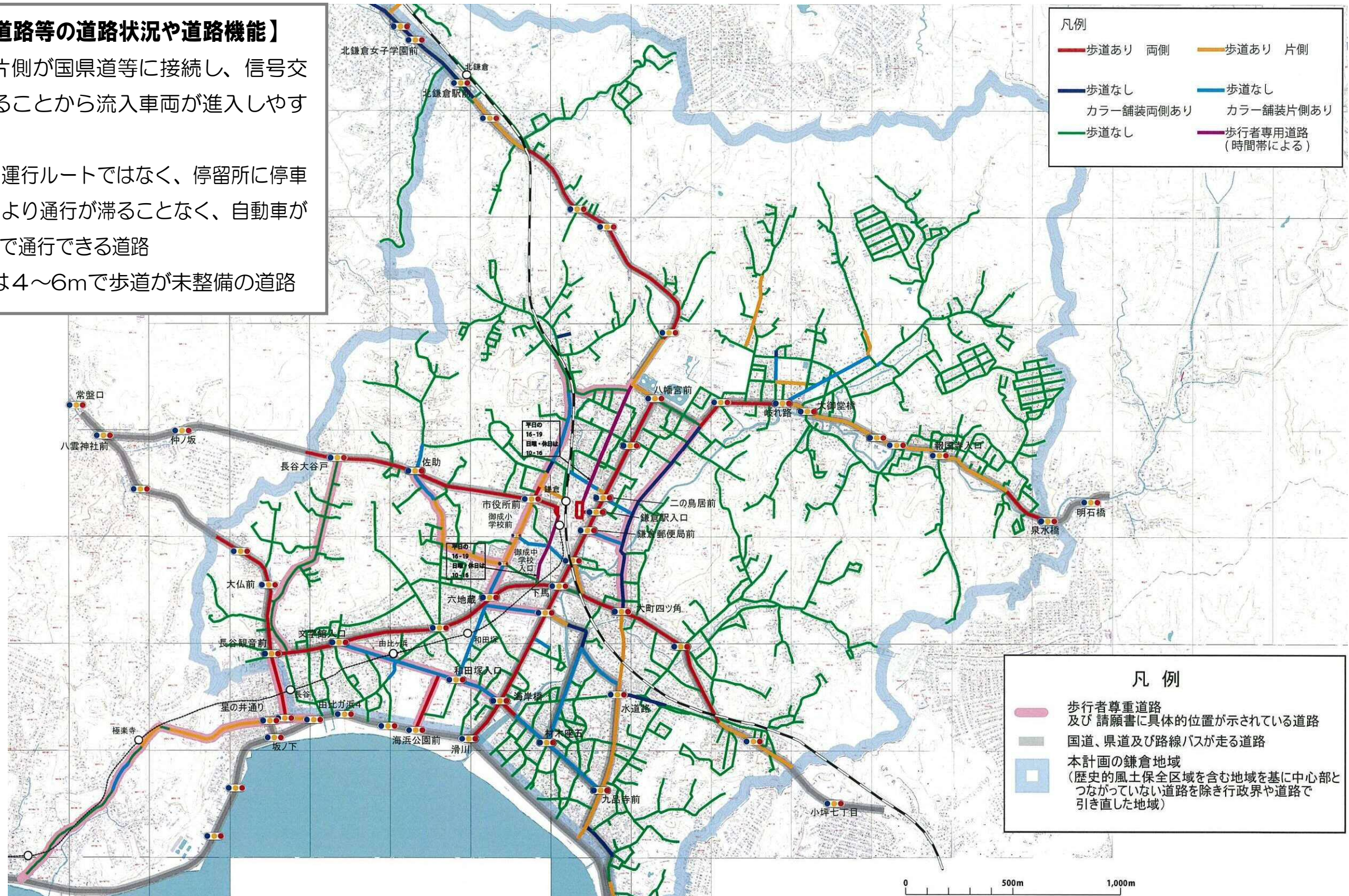


図. 歩行環境の状況

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



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

3) 施策メニュー、過去の今小路通りの社会実験、国の新たな技術基準等の情報共有

① 施策メニュー

- 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、それがな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シ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					
写真					
効果	<p>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</p> <p>50km/h以上走行する車両がほぼなくなった</p>	<p>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。</p>	<p>ハンプ通過後20m区間の平均速度</p> <p>ハンプ通過前20m区間の平均速度</p> <p>ハンプ前後で8.9km/h、11.6km/h低下している</p>	<p>平均速度が2.1km/h低下している</p>	<p>平均速度が3.8km/h低下している</p>

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				
写真				
効果	<p>スムーズ歩道に対するドライバーアンケート ※1</p> <p>※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</p>	<p>車両の通過速度</p> <p>イメージハンプの設置により、2地点でそれぞれ14km/h、20km/h低下</p>	<p>最大時速50km/h以上で走行していたが、設置直後に時速30km/hまで低下</p>	<p>交差点狭窄部に対するドライバーアンケート ※1</p> <p>約4割以上のドライバーが効果ありと実感</p>

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の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	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～六地蔵交差点	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、速度の抑制効果を得られた。

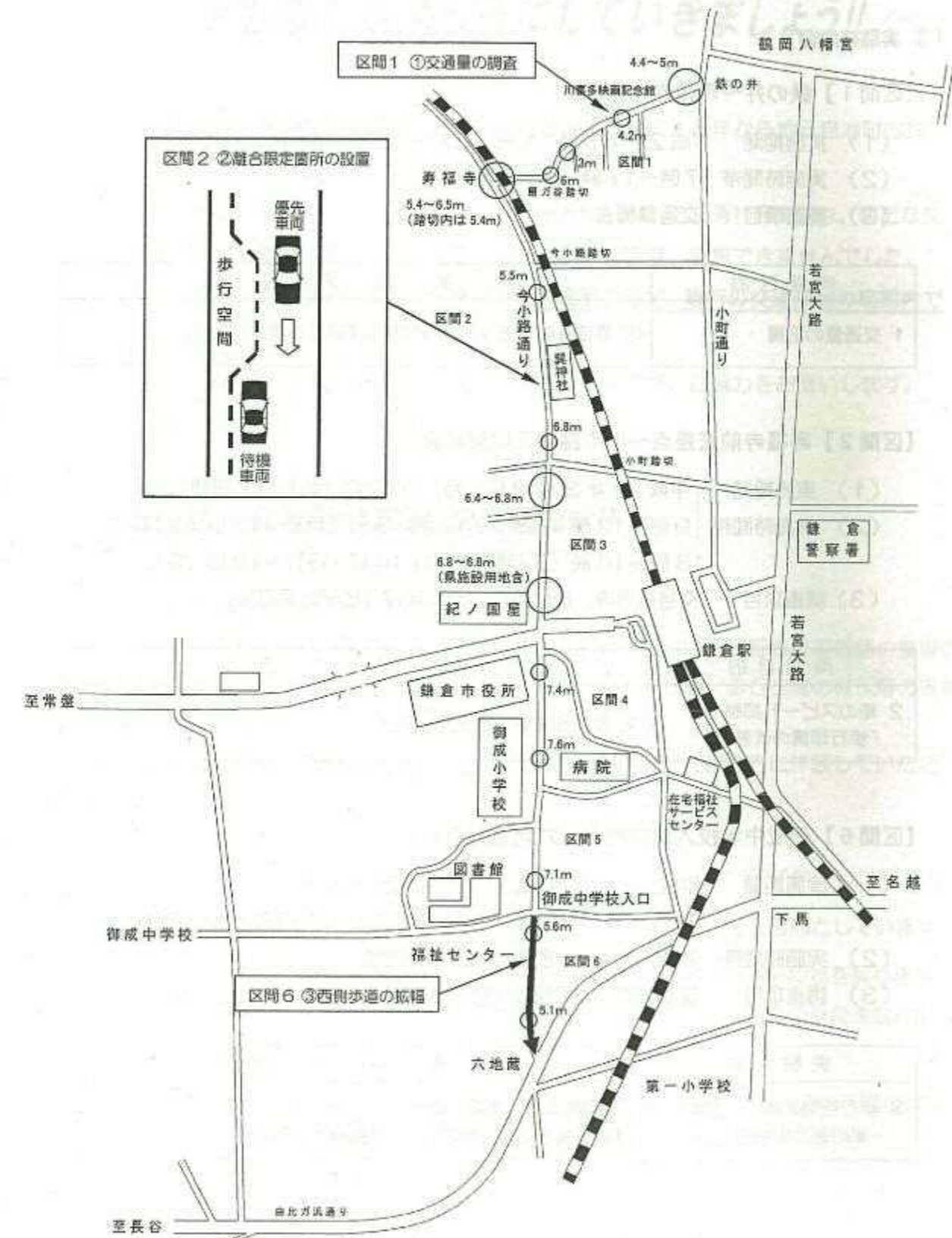
歩行者へのアンケートでは、安心感がある、車がスピードを落とすので安心して歩けるなどの速度抑制の効果を得られている。

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
区間6【西側歩道拡幅】 六地蔵交差点方面	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社会実験

実施区間



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。

(計画区域のイメージ)

(幹線道路等で区画された区域) (個別の抜け道の起点から終点までの区間)

【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)

出典：国土交通省ホームページ

4) 歩行者尊重道路の検討方針（案）

《歩行者尊重道路及び同様の役割を担う道路》（案）

- ・ 歩行者尊重道路と同様な役割を担う道路は、歩行者尊重道路以外で請願書の位置づけ道路のうち、車が通行できない区間、国県道等と接続しない区間を除いた以下の3路線とします
- ・ 小町大路は、接続する請願書の位置づけ道路の一部を追加します。
- ・ なお、本専門部会での議論を踏まえそれ以外の道路を追加することも考えられます。

【歩行者尊重道路及び同様の役割を担う道路(案)】

区分	名称	備考
歩行者尊重道路	今小路通り	
	小町大路	鎌倉郵便局前交差点から小町大路間を結ぶ道路を追加
	海浜公園～周辺観光拠点間道路	
	江ノ電長谷駅前道路	
歩行者尊重道路と同様の役割を担う道路(追加した道路)	稲村ヶ崎駅近隣～極楽寺駅～極楽寺切通し～坂ノ下に抜ける道路	
	佐助一丁目信号～御成中学校前～鎌倉女子学院前に抜ける道路	
	長谷のり真安齊商店街脇から高德院裏側に抜ける道路	

《基本的な考え方》

- 歩行者尊重道路は、休日の自動車利用抑制策を実施しても流入車両等により一定の交通量が予測される道路であり、多くの区間で歩道が整備されていないことから、ドライバーに歩行者への配慮を促すことが必要です。
- 道路が限定された鎌倉地域において、歩行者尊重道路等は、市民生活を支える国県道等への連絡や沿道施設へ連絡等の自動車の通行機能を担っています。実態や施策の効果を確認しつつ、自動車の利便性が著しく低下しない配慮が必要だと考えています。

《検討方針》※1

- 歩行者尊重道路等は、自動車の速度抑制※2を目標とします。
- 歩道が整備されている区間は、歩行環境の充実をめざします。

既に取り組んでいる施策は19頁、検討方針（案）は20頁に示すとおりです。

【交差点及び単路部の施策の方向性】

分類		施策の方向性		施策メニュー	
交差点	自動車の円滑な処理が必要な国県道等から歩行者尊重道路等に進入する交差点	国県道等の自動車のスムーズな通行を損なわないようにするため、物理的なデバイス等を用いずに、歩行者尊重道路等に進入する認識を高め交通安全の注意を喚起する。		<ul style="list-style-type: none"> 道路標識（30km/h規制） カラー舗装によるイメージハンブ 等 	全面舗装の工夫 交通規制
	歩行者尊重道路間の無信号交差点	交差点を明確にし、速度抑制を図るとともに、出会いがしらの交通事故の発生を抑制する注意を喚起する。		<ul style="list-style-type: none"> 交差点クロスマーク 交差点ハンブ（凸部） 	
単路部	歩道が未設置の道路区間		信号交差点間等を1つの区間と捉え、物理的なデバイスを設置し、自動車の速度抑制を図る※3。なお、踏切や横断歩道は一時停止により速度抑制が図られることから、その位置を踏まえ設置を検討する。	<ul style="list-style-type: none"> 路側帯のカラー舗装※4 ハンブ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）※5 等 	※4,5) 整備する際の車道幅員の考え方
	片側歩道の区間		歩道が未設置の道路区間との接続において、速度抑制を図る。	<ul style="list-style-type: none"> ハンブ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等 	
	両側歩道の区間（江ノ電長谷駅前）		波打ち歩道の解消を図る。	<ul style="list-style-type: none"> フラット歩道の整備 裏道の活用 等 	

※) 次頁参照

※1) 検討方針について

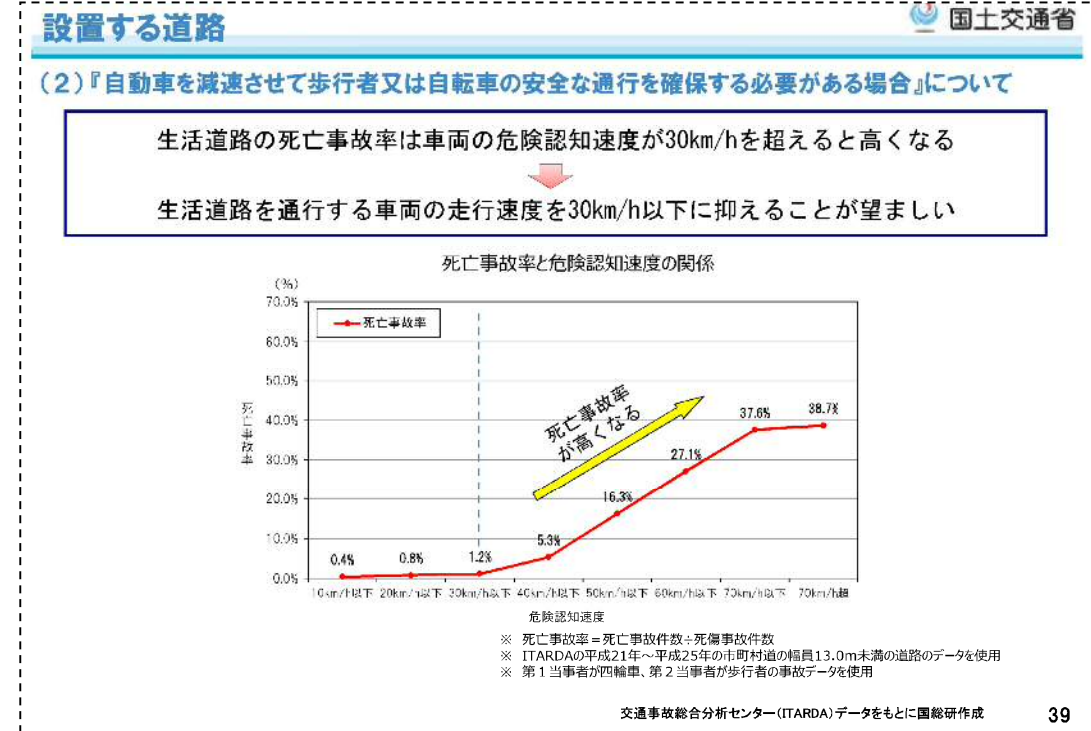
- ・ 歩行者尊重道路の目標の1つに、自動車交通量の抑制も考えられます。
- ・ 歩行者の安全性を高めるためには、自動車の交通量を抑えることが必要です。目標となる交通量は、平成11年11月に実施した今小路通りの社会実験では、歩行者が車道を無理に横断しない自動車の交通量1日2,000台未満(1時間に200台以下)*1としています。
- ・ その後、道路構造令*2の改定(平成15年)に伴い歩車共存道路の構造等、設計手法に関する内容が追加され、歩車共存道路の自動車交通量は1日500台未満が示されています。
- ・ 歩行者尊重道路は、20の施策の1つであり、(仮称)鎌倉ロードプライシング等、他の施策の実施により、当該道路の自動車交通量が減少することが予測されます。
- ・ 歩行者尊重道路等の現況の自動車交通量は、1日500台を上回っており自動車交通量を抑制するためには、交通規制等が必要であり、過去の今小路通りの検討を踏まえると沿道住民の方との合意形成は長期に渡ることが予測されます
- ・ そこで、歩行者尊重道路の整備方針としては、歩道のない道路は走行速度の抑制のみを掲げました。

*1) 「都市街路の住環境に関する調査」(1972年 D.アップルヤード、M.リンテル)をもとに、歩行者が無理な横断をしない交通量を目標に設定

*2) 道路法の規定に基づき、道路を新設し、または改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めた政令

※2) 自動車の速度抑制の目安

速度が低下すると死亡事故が減少し、速度30km以下で大幅に減少



出典：国土交通省ホームページ
生活道路における物理的デバイス等検討委員会 配付資料

※3) 自動車の速度抑制について

- ・ 「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)では、過去の設置例から『ハンプを複数設置する間隔は、50m以下、可能であれば20m以下とすることが望ましい』ことが示されています。
- ・ 一方、平成22年3月に行った今小路通りの社会実験計画において、議論を重ね最終的に絞った案では、市役所前交差点の南北区間(500~600m)に2箇所の歩車分離施策を実施しています。
- ・ また、生活道路におけるゾーン対策推進調査研究報告書平成23年3月(生活道路におけるゾーン対策推進調査研究検討委員会で行った全国のドライバー1,585名を対象に実施したアンケート調査では、最高速度30km/h規制の許容延長は300m以内と回答した人が83%です。

表 3.4-1 最高速度30km/h規制の許容延長に関するアンケート結果

距離	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	100m以内	200m以内	300m以内	500m以内	700m以内	1,000m以内	1,500m以内	2,000m以上
累計値	100%	93%	83%	66%	34%	30%	11%	9%

出典：生活道路におけるゾーン対策推進調査研究報告書平成23年3月

- ・ 以上のことを踏まえつつ、各路線の状況に応じて適切な個所に物理的なデバイスの設置を検討します。

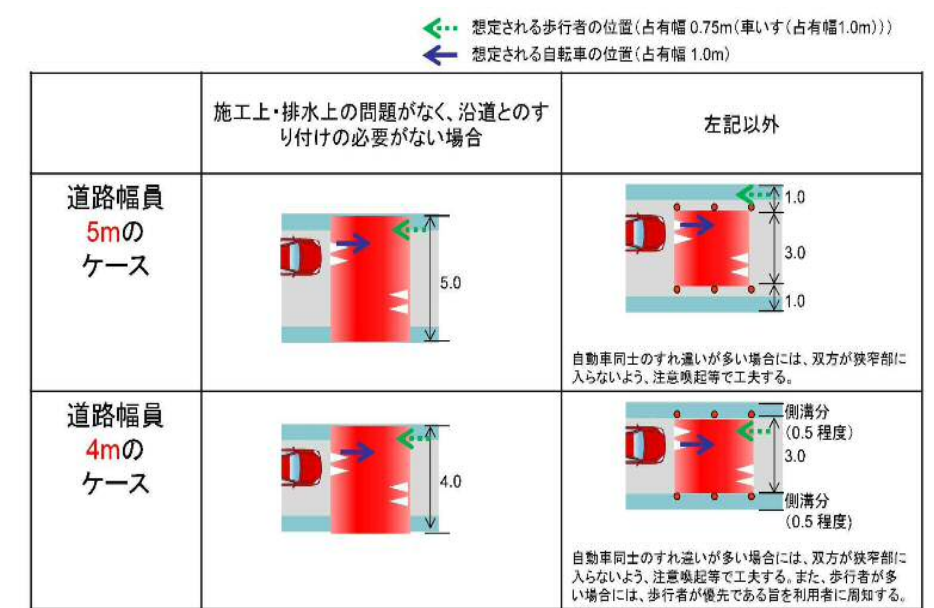
※4) 路側帯のカラー舗装の際の車道幅員

- ・ 路側帯のカラー舗装は、多くの場合、車道幅員を縮小することになります。その際、車道幅員は、道路構造令の4種4級道路の車道幅員を踏まえ4mの確保を基本とします。

※5) ハンプ(凸部)、狭窄部、シケイン(屈曲部)を設置する場合の車道幅員

- ・ 「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」から、ハンプ(凸部)、狭窄部、シケイン(屈曲部)を設置する際の車道幅員は3mとします。

ハンプ(凸部)の側方処理



出典：国土交通省ホームページ
生活道路における物理的デバイス等検討委員会 配付資料



図. 歩行者尊重道路等で既に進められている施策

ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）の設置に関して

- ハンプ（凸部）の設置場所は、沿道への出入りへの影響が少なく合意が得やすい交差点での設置を第一とし、必要性や実現性が認められる場合は単路部での設置を検討
- 狭窄部、シケイン（屈曲部）は、車道幅員に応じて検討

平成 22 年に実施した社会実験結果の効果を踏まえつつ、ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

歩行者尊重道路及び同様の役割を担う道路の舗装の工夫



イメージ（東京都中央区日本橋室町）

凡例

- 路側帯のカラー舗装を検討
- 交差点ハンプ（凸部）
- 交差点クロスマークを検討
- △ 道路標識、カラー舗装によるイメージハンプ等を検討

凡例

- 歩道あり 両側
- 歩道なし
- 歩道なし
- センターライン有
- カラー舗装（交差点）
- ⊕ 交差点クロスマーク
- 歩道あり 片側
- 歩道なし
- カラー舗装片側あり
- 歩行者専用道路
- 踏切
- ⊕ 通学路

車道部幅員が 4m を下回らない範囲で、路側帯のカラー舗装を検討
ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

両側に歩道があることから、大仏までを含めフラット歩道を検討



イメージ（埼玉県川越市）

現在の狭窄部等を活かしながら、交差点・単路部のハンプ（凸部）等を検討

二輪車を除く進入禁止

裏道の活用を検討



路側帯のカラー舗装やハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

交差点のハンプ（凸部）、単路部のハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

交差点のハンプ（凸部）、単路部のハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

交差点のハンプ（凸部）、単路部のハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

踏切や横断歩道の位置を踏まえつつ、ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

踏切位置を踏まえつつ、ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

交差点のハンプ（凸部）、単路部のハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

踏切位置を踏まえつつ、ハンプ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部）等を検討

図. 歩行者尊重道路等の検討方針（案）