

鎌倉市交通計画検討委員会専門部会

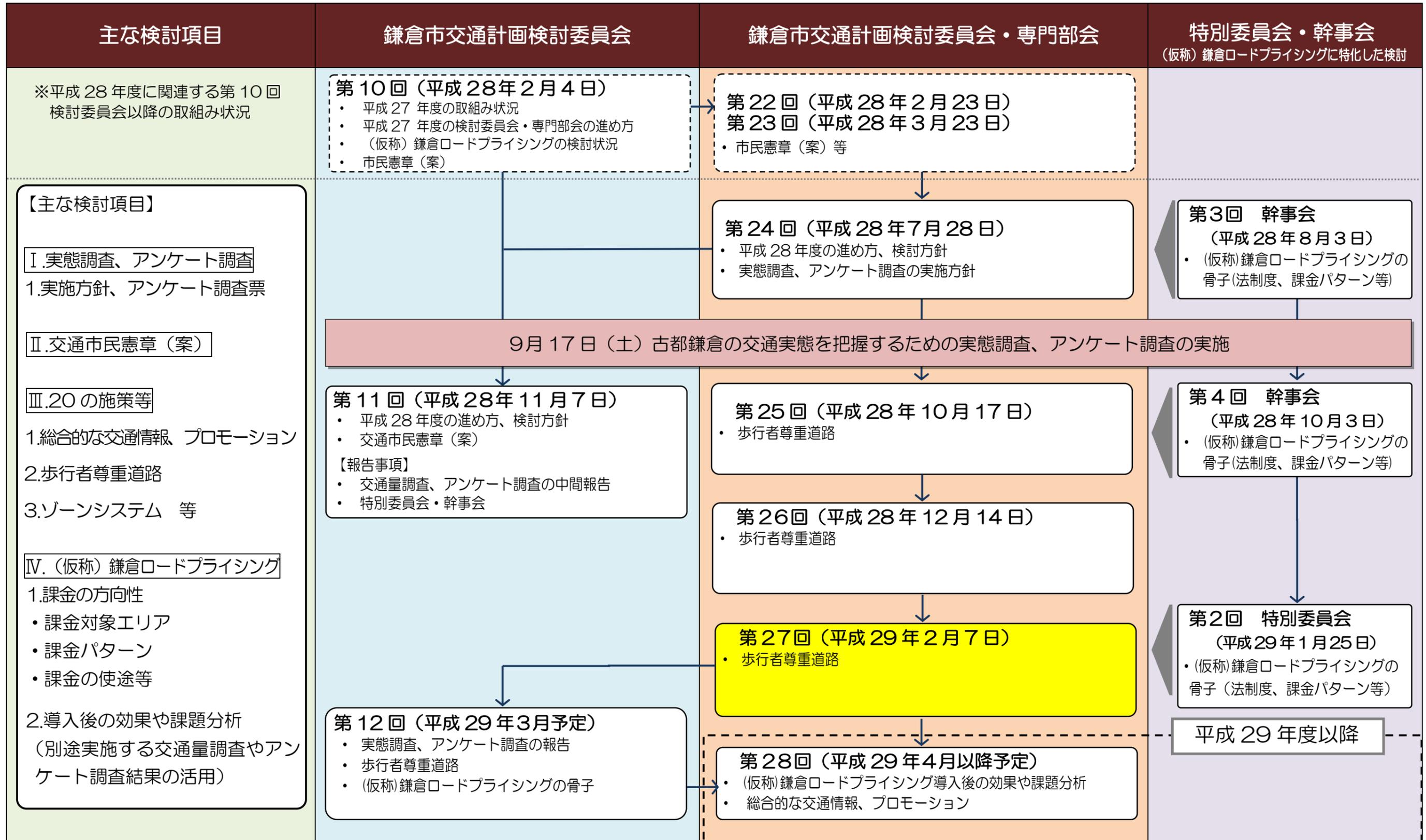
【第27回】

(目次)

1. 平成28年度の進め方(案)	1
2. 第26回専門部会の主な意見	2
3. 本日の主な論点	3
4. 歩行者尊重道路計画(案)について	4
1) 鎌倉地域の歩行環境の向上策の基本的な考え方	4
2) 定義	5
3) 計画から事業までの道筋	6
4) 道路の位置づけ	6
5) 整備方針(案)	8
6) 優先整備路線の評価基準(案)	10

平成29年2月7日(火)

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26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 ※項目ごとに主な意見を整理

【進め方について】

- ♠歩行者尊重道路を検討委員会ではどこまで検討するのか。
- ♣基本的な方針を検討し課題をまとめるところまでである。その後、地元の協議会を設置するかは、その都度の判断になる。
- ◆事業の最後まで道筋を決めた方がよい。沿道からの必要性が低い路線もあるし、逆に要望する路線もあるかもしれない。予算に限りがあるので、緊急度と地元の要望の有無等から優先度を付けていくシステムの検討が必要。

【道路状況や機能の確認について】

- ♠今小路通りは、御成小学校から先の六地藏まで抜ける区間が狭く、歩行者がいてもカラー舗装の中に車が入ってくる。学校の手前で左折できれば、若宮大路に抜けられ車の流れはスムーズになる。交通規制は地元の合意が必要といわれるが、御成小学校前の道路は反対している人もいるのに一方通行である。
- ♠今小路通りは社会実験時に比べ人力車が増え、車の通行の妨げになっている。車の速度は思ったより速くないのではないか。
- ♠観光協会として、生活者や観光客から一番危ないと言われるのは、江ノ電の長谷駅から大仏までである。
- ♣平成8年当時の計画では「県道」のため、歩行者尊重道路から外している。

【歩行者尊重道路及び同様の役割を担う道路について】

- ♠観光の視点で見ると①二の鳥居からJRの踏切を渡って今小路通りまでの道、②下馬のガード下から江ノ電の踏切を渡って御成小学校の前に出る道は、同様の役割を担っている。
- ♠歩行環境が悪化したときに、歩行者尊重道路を後から追加できるようにしておく。

【歩行者尊重道路の検討方針について】

①休日限定の表記について

- ♠施策を休日限定としなくても良いのではないか。

♣この計画では平日の通学路対策までは含めないで休日限定とした。

◆通学路問題ではないことを示しておけば、休日限定としなくても良い。

②歩行者尊重道路の周知について

- ♠歩行者尊重道路は市民権を得ているのか。指定されると非常に良くなると評判が立てば事業が順調に進んでいくのではないか。
- ♠歩行者尊重道路の共通理解を持てる定義を絶えずアナウンスすることが大事。道路の入口に看板を出すだけでイメージが違って来る。
- ♠来訪者の交通行動を変えるためには、交通計画に関心の薄い市民を巻き込み、市民の感覚に合うよう施策を戦略的に練らないと効果が担保されない。
- ♠ハンドルを握る市民も歩行者を尊重できるようにしないとイケない。

③施策の方向性、施策メニュー

- ♠道路幅は時間がかかることから、今ある道路をどのように規制していくかを考えた方がよい。車の速度を徹底して出さないよう指導することが必要。
- ♠ハンプ（凸部）があると歩行者はつまずいてしまう。
- ◆近年のものは車の速度抑制の効果が高く、高齢者等に優しいデバイスであり、これを共通認識することが必要。
- ♠歩行者尊重道路になると、どのようなメリットがあるかを具体的に説明した方がよい。
- ♠外国人にも理解してもらうためには、カラー舗装が分かりやすい。
- ♠道路に歩行者尊重道路と書けばよい。
- ♠電柱があるおかげで、車のスピードが上がらない。
- ♠車の通行速度を30 km/h以下に抑える目標は、事故が起きた時に致命傷の確率が減るだけで、歩行者を尊重できる速度ではない。
- ♠歩道が両側にあることだけでは問題の解決にならない場合もある。過去の社会実験を評価することで、PDCAサイクルを行うためのヒントになると思う。
- ◆交差点の出会い頭の事故防止に対するドライバーへの注意喚起を検討方針に加える。
- ◆ハンプ（凸部）等の設置間隔は、実際に置けない場合も出てくるので示さない。
- ◆施策のメニューには、交通管理者対策として交通規制を加える。
- ◆全面カラー舗装は、限定せずに「舗装の素材を工夫する」などの表現とする。

3. 本日の主な論点

◀ 第 26 回専門部会の議論を受けた歩行者尊重道路の主な検討課題 ▶

- ①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」に位置づけられている歩行者尊重道路4路線に加え、追加する道路が示されたことや、市民要望等により後から追加検討が必要な場合も想定されることから歩行者尊重道路に位置付けるための基準を明確にする
- ②計画から事業までの道筋を整理する
- ③優先的に整備すべき路線の考え方を整理する

◀ 第 27 回専門部会の主な論点 ▶

- ①第 26 回専門部会で示した歩行者尊重道路の機能等を再整理し、歩行者尊重道路の選定基準（案）を検討しました。新たな道路の歩行者尊重道路への位置づけや、今後新たに位置づける場合に選定基準に問題がないかを議論します（本資料 5 頁の内容）。
- ②計画から事業までの道筋を、「検討委員会、専門部会」、「沿道自治会」、「鎌倉市」各々の役割と、全体の流れについて整理しました。着実に進めるために追加、修正すべき視点がないか、どのようなことに注意が必要かを議論します（本資料 6 頁の内容）。
- ③優先的に整備すべき路線の考え方を検討しました。評価の視点や評価方法について議論します（本資料 10～12 頁の内容）。

また、第 26 回専門部会の意見を踏まえ、整備方針（案）の記述や道路を追加したことから、本資料 7～9 に道路の位置づけ、整備方針（案）を改めて整理しましたので確認をお願い致します。

4. 歩行者尊重道路計画（案）について

1) 鎌倉地域の歩行環境の向上策の基本的な考え方

【自動車の幹線機能を担う道路】

自動車の幹線機能を担う国県道等（骨格的な道路、地域間を結ぶ主要道路）は、基本的に歩道が整備され、これ以上道路を広げて歩行空間を確保することは短期的には困難です。



県道藤沢鎌倉線

このため、歩行者の安全性の向上は、（仮称）鎌倉ロードプライシング等の施策により、自動車交通量を抑制し、歩行者と自動車の錯綜機会の減少をめざします。

【生活道路】

歩行者尊重道路は基本的に生活道路であり、歩道が設置されておらず、自動車と歩行者が混在しています。



歩行者尊重道路・小町大路

路側帯のカラー舗装等により、歩行空間の確保を図っていますが、自動車が相互ですれ違えない場合などはカラー舗装内に自動車のはみ出し通行することもあります。こうした道路は、（仮称）鎌倉ロードプライシング等の自動車の抑制策を実施しても、ドライバーの意識を変えないと安全性の確保が難しいことから、生活道路の中でも特に、交通の流入が想定される道路は、歩行者尊重道路に位置付け、自動車の速度抑制等をめざします。

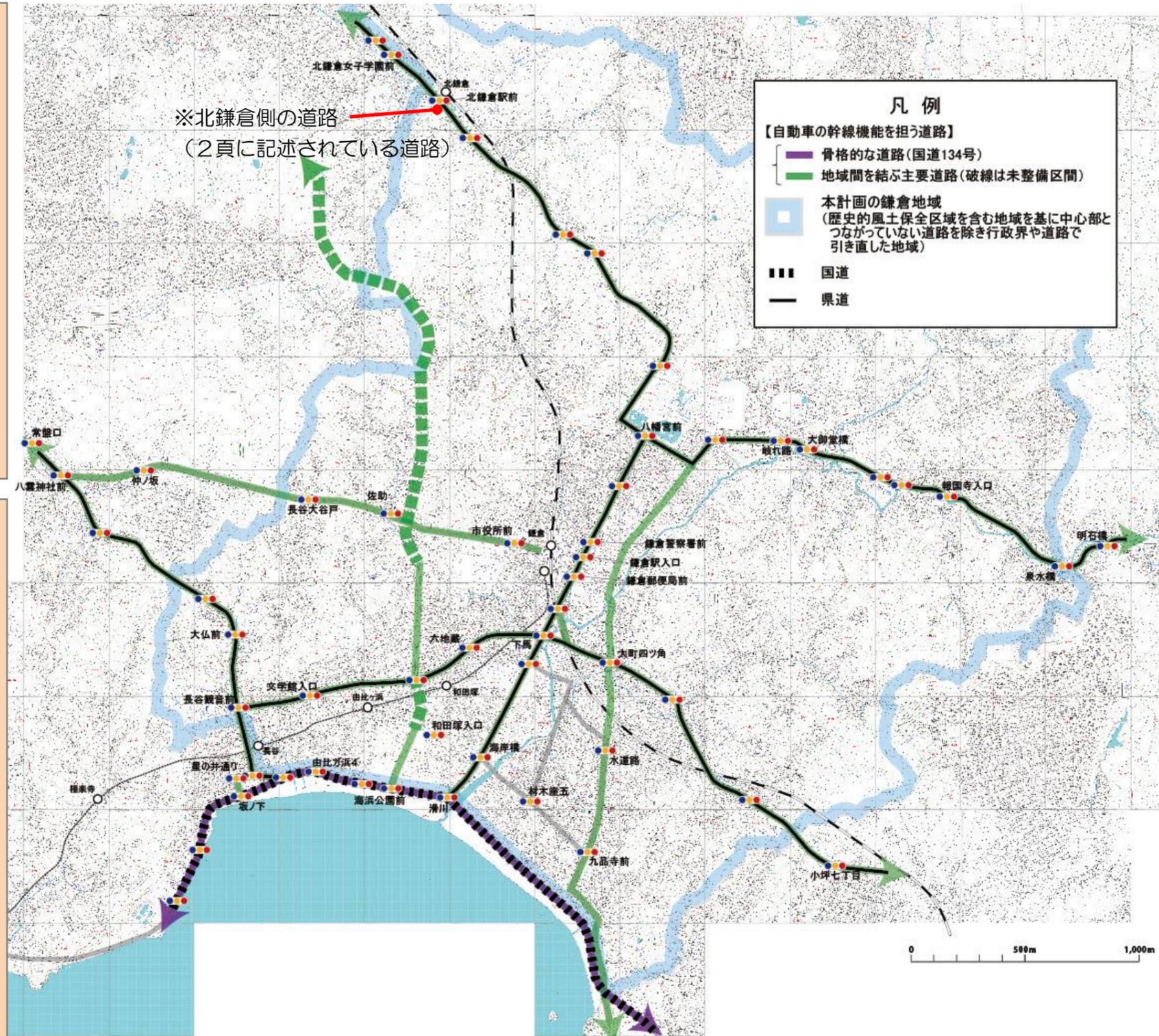


図.鎌倉市都市マスタープランの幹線道路網体系図

資料：「鎌倉市都市マスタープラン（平成27年9月）」を基に作成

2) 定義

項目	内容	備考
歩行者尊重道路とは	<ul style="list-style-type: none"> 「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）における 20 の施策において、4 路線が歩行者尊重道路に位置付けられています。 歩行者尊重道路は、鎌倉地域の生活道路において、安全・安心な歩行者優先の道路空間を確保するため、歩行者を尊重して自動車の低速運転を促す道路です。 歩行者尊重道路の選定基準（案）は次の全てに該当する道路です。 <div data-bbox="498 596 2475 1037" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【選定基準】（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ①基本的には、国県道等以外の生活道路 ②起終点のいずれかが国県道等の幹線道路と信号交差点で接続し、道路幅員が概ね 5 m 以上あり流入交通が進入しやすい道路（抜け道に利用される道路） ③歩道が整備されていない又は歩道が狭く車道にはみ出す区間を多く含む道路 ④路線バスが運行していない又は 1 日に 1 本程度しか運行していない道路 </div>	<p>※歩行者尊重道路は、歩行者を積極的に誘導する道路ではなく、歩行者と自動車が共存せざるを得ない道路において、歩行の安全性を確保するために、ドライバーが歩行者を尊重して通行するよう促す道路</p>
歩行者尊重道路に位置づけられると	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の速度抑制策や交差点での出会い頭による交通事故対策を地元と協働で進めます。 <div data-bbox="498 1113 2475 1579" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【歩行者尊重道路の成果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①市民や来訪者からの理解を広く求めるため、マップを作成し配布することや、ハンプ（凸部）等を試験的において体験してもらうなどの PR 活動を展開します。 ②誰もが一目で分かるよう舗装の素材の工夫や道路入口への看板等の設置を検討します。 ③自動車の走行速度の低下を促すハンプ（凸部）等の設置を検討します。 ④歩道がある区間は必要に応じて波打ち歩道等の解消をめざします。 <div data-bbox="2101 1121 2433 1528" style="text-align: right;"> <p>道路入口の看板イメージ</p>  <p>出典：生活道路のガ-ン対策2017</p> </div> </div> <div data-bbox="486 1633 2487 1738" style="background-color: red; color: white; text-align: center; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>今よりも自動車がスピードを落として通行することで、安心して歩けることが期待されます</p> </div>	<p>平成 22 年 3 月に実施した今小路通りの社会実験ではカラーコーンを設置し歩行空間を広げたことで、自動車の速度抑制効果があった</p> <p>25.7 km/h ⇒ 19.8 km/h (▲約 2 割減)</p> <p>32.2 km/h ⇒ 23.6 km/h (▲約 3 割減)</p>

3) 計画から事業までの道筋

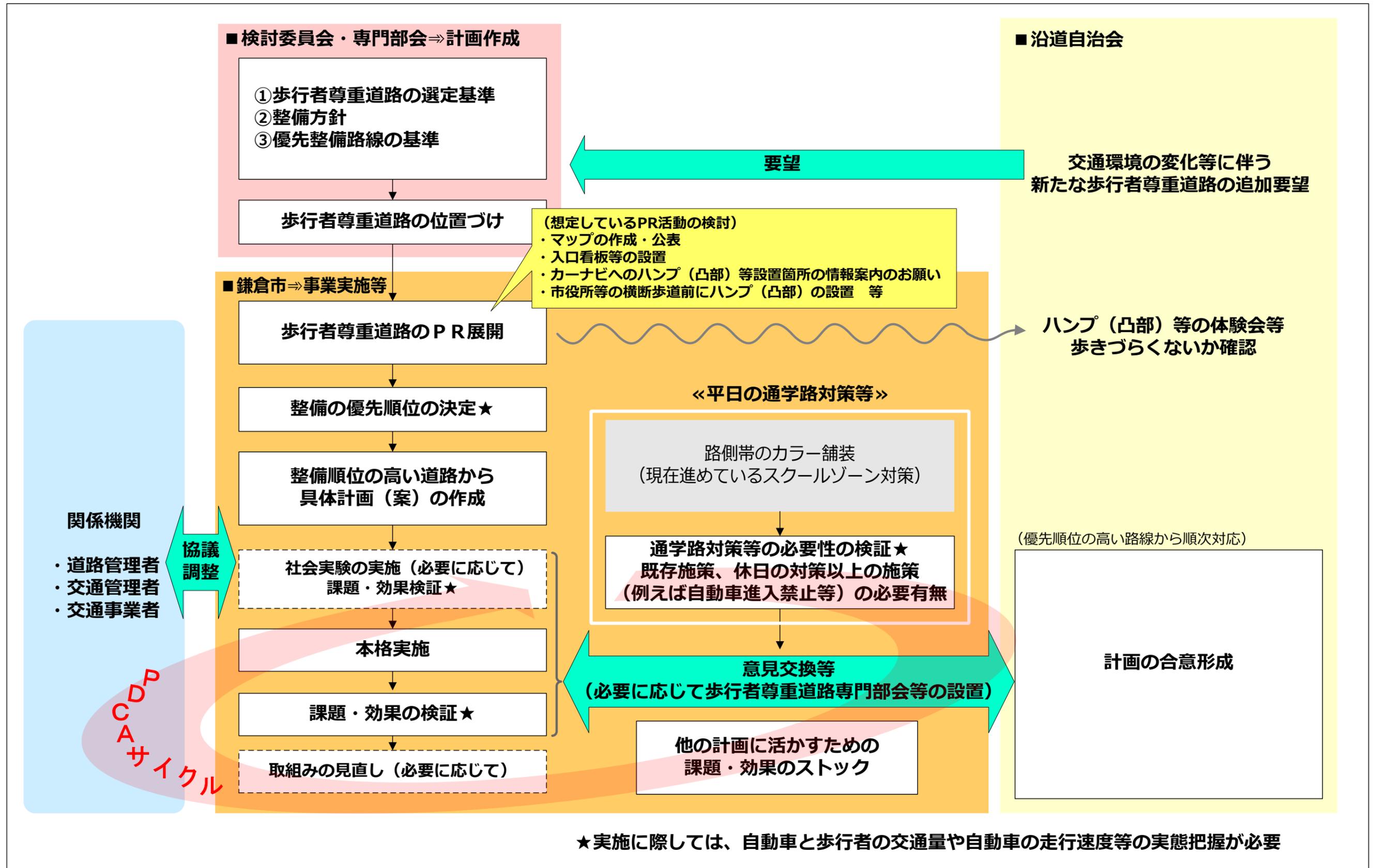


図. 歩行者尊重道路の計画から事業までの道筋

4) 道路の位置づけ

- 20の施策に位置づけられた4路線（下表①～④）に加え、「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」（平成28年6月議会で採択）に示されている①～④との重複を除く3路線（下表⑤～⑦）、第26回専門部会で意見のあった3路線のうち、北鎌倉側の道路^{（4頁参照）}を除く下表⑧・⑨の2路線は選定基準（案）に該当することから、これら9路線を歩行者尊重道路候補路線として選定します。

区分	名称	備考
平成8年の鎌倉地域の地区交通計画に関する提言に位置付けられている歩行者尊重道路	①今小路通り	
	②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
	③海浜公園～周辺観光拠点間道路	
	④江ノ電長谷駅前道路	
追加した歩行者尊重道路	⑤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	
	⑥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	
	⑦長谷のり真安齋商店街脇から高德院裏側に抜ける道路	
	⑧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	第26回専門部会での意見を踏まえ追加
	⑨二の鳥居前交差点から鎌工会館ビルに抜ける道路	



図. 歩行者尊重道路の位置づけ（案）

《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、歩行者優先の道路空間の確保に向け運転手の低速な運転を促すことが必要です。
- ・ 一方、道路が限定された鎌倉地域において、歩行者尊重道路は、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かめつつ、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。

《整備方針》

- ・ 歩行者尊重道路等は、自動車の速度抑制と出会い頭の交通事故の減少を目標とします。
- ・ 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。

【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"> ➢ 道路入口看板、法定外路面標示 ➢ カラー舗装によるイメージハンブ 等 	舗装の素材の工夫	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、出会い頭等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。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 ➢ ハンブ（凸部）、狭窄部、シケイン（屈曲部） 等 		
	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 		

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

道路舗装の工夫



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
 - スムーズ歩道等を検討
 - 道路入口看板、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
 - カラー舗装両側あり
 - 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
 - カラー舗装片側
 - 歩道なし
 - ドットライン
 - 歩行者専用道路
 - 踏切
 - 通学路
 - ※第 26 回専門部会で意見のあった路線（7 頁参照）

車道幅員が 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）

道路入口の看板イメージ



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

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

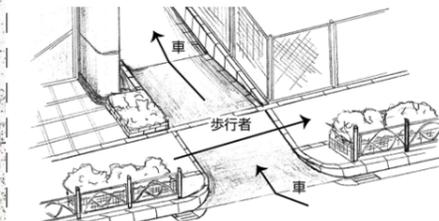
裏道の活用を検討



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

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

スムーズ歩道



イメージ図

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

電柱を利用した狭窄部



イメージ（神奈川県厚木市）

図. 歩行者尊重道路の整備方針（案）

6) 優先整備路線の評価基準（案）

◀基本的な考え方▶

- 歩行者尊重道路の整備は、舗装の打換えや改良事業等に合わせて実施することで、より事業の効率性や効果の向上が期待されます。関連事業に合わせた実施時期を検討します。また、沿道開発等により交通量の増加が予測される場合は、開発時期に合わせた実施を検討します。
- 上記が無い場合は、次頁に示す優先整備路線の評価基準（案）に基づき、優先整備を検討します。
- 優先整備路線の評価基準は、事故対策、事故防止、実施熟度の視点で評価項目を路線単位で検討します。優先整備路線の評価は、各項目を点数化し、合計得点の高い順とします。

◀外部要因▶：実施時期の整合を図る

①当該道路に係る関連事業の有無

②沿道開発等による交通量の変化の有無

優先整備路線の評価基準（案）

- 事故対策
- 事故防止
- 実施熟度
- 上位計画との整合

優先整備路線の設定

◆優先整備路線の評価基準の考え方

視点		評価項目	評価内容	
事故対策	これ以上の交通事故が起きないよう対策を講じる	①歩行者に係る交通事故の発生件数	交通事故の発生件数が多い程、整備の優先度が高いと評価	
事故防止	危険を感じる道路やスピードが出やすい道路に対し、交通事故を未然に防ぐ	②ヒヤリハットの回数	自動車プローブデータ等から、急ブレーキ回数が多い程、整備の優先度が高いと評価	
		③歩道の整備状況	歩道が整備されていない道路は整備の優先度が高いと評価	
		④自動車の平均走行速度	自動車の通行速度が速い程、事故への危険性が高いため、整備の優先度が高いと評価	
		*④が無い場合の代替評価	車道部道路幅員	車道部の道路幅員が広い程、スピードが出やすいため、整備の優先度が高いと評価
		踏切、信号交差点	一時停止等を必要としない道路区間が長い程、スピードが出やすいため、整備の優先度が高いと評価	
		密度		
		⑤歩行者交通量	歩行者交通量が多い程、整備の優先度が高いと評価	
		⑥自動車交通量（1日の交通量）	自動車交通量が多い程、整備の優先度が高いと評価 （道路構造令で自動車交通量が多い程、車道幅員や歩道確保が必要になるため）	
実施熟度	地元の協力体制が整っている	⑦地元の要望	地元の要望があるところは、対策の必要性が高く、市民と協働で検討が進めやすいことから、整備の優先度が高いと評価	
		⑧過去の経緯	過去に社会実験を実施している道路は、これまでの検討結果を活用できることから、整備の優先度が高いと評価	
上位計画との整合	まちづくり計画に位置付けがあるか	⑨鎌倉市都市マスタープランの幹線道路網体系	鎌倉市都市マスタープランの幹線道路網体系図（平成27年9月）に生活道路等に位置付けられている道路は、まちづくりにおける必要性が高く、整備の優先度が高いと評価	

優先整備路線の評価基準(案)

視点		評価項目	具体的な評価方法（得点方法）	
			評価基準	点数
事故対策	これ以上の交通事故が起きないように対策を講じる	①歩行者に係る交通事故の発生件数 (平成25年から28年9月末の事故件数)	歩行者尊重道路の1km当りの平均交通事故件数よりも多い	2
事故防止	危険を感じる道路やスピードが出やすい道路に対し、交通事故を未然に防ぐ	②ヒヤリハットの回数	歩行者尊重道路の平均回数よりも多い	2
		③歩道の整備状況	a.両側歩道なし (全区間に対し8割以上)	2
			b.片側歩道なし (全区間に対しa+bが8割以上)	1
		④自動車の平均走行速度	30km/h以上	2
			20km/h以上	1
		※④のデータがない場合 (自動車の速度が上がりやすい道路を設定)	車道幅員5m以上且つ 信号交差点、踏切密度2箇所/km以下	2
			車道幅員5m以上且つ 信号交差点、踏切密度3箇所/km以下	1
		⑤歩行者交通量	歩行者尊重道路の平均交通量よりも多い	2
		⑥自動車交通量(H28.9.17(土)の1日の交通量) ※車道幅員と歩道設置の有無が変わる道路種級で評価	4,000台以上(4種2級相当)	2
500台以上(4種3級相当)	1			
実施熟度	地元の協力体制が整っている	⑦地元の要望	地元の要望あり	2
		⑧過去の経緯	過去社会実験の実施あり	2
上位計画との整合	まちづくり計画に位置付けがあるか	⑨鎌倉市都市マスタープランの幹線道路網体系	鎌倉市都市マスタープランの幹線道路網体系図(平成27年9月)の「地域間を結ぶ主要道路」、「生活道路等に位置付けられている道路」	2
合計				

優先整備路線の評価基準(案)で可能な項目のみで評価した結果(イメージ)

* 評価データ未調査

区分	名称	延長(km)	交通事故防止										実施熟度		上位計画との整合	合計			
			交通事故対策		③歩道の整備状況				④自動車の平均走行速度		※④のデータがない場合		⑤歩行者交通量	⑥自動車交通量(1日の交通量)			⑦地元の要望	⑧過去の経緯	⑨鎌倉市都市マスタープランの幹線道路網体系
			①歩行者に係る交通事故の発生件数	②ヒヤリハットの回数	③歩道の整備状況		④自動車の平均走行速度		※④のデータがない場合		⑤歩行者交通量	⑥自動車交通量(1日の交通量)		⑦地元の要望	⑧過去の経緯		⑨鎌倉市都市マスタープランの幹線道路網体系		
			2	2	2	1	2	1	2	1	2	2	1	2	2	2	2		
			平均以上	平均以上	両側歩道なし(なしの区間が8割以上)	片側歩道あり(両側歩道ありを含む区間が8割以上)	30km/h以上	20km/h以上	車道部幅員5m以上且つ信号交差点、踏切密度2箇所/km以下	車道部幅員5m以上且つ信号交差点、踏切密度3箇所/km以下	平均以上	4,000台/日以上	500台/日以上	要望有り	過去社会実験の実績あり	「地域間を結ぶ主要道路」、「生活道路等に位置付けられている道路」に位置付けあり			
平成8年の鎌倉地域の地区交通計画に関する提言に位置付けられている歩行者尊重道路	①今小路通り	1.4	2	*	0	0	*	*	0	1	*	2	0	2	2	2	11		
	②小町大路	1.5	2	*	2	0	*	*	2	0	*	2	0	2	0	2	12		
	③海浜公園～周辺観光拠点間道路 ※12m道路を除いて評価	0.8	2	*	2	0	*	*	0	1	*	0	1	0	0	2	8		
	④江ノ電長谷駅前道路	0.3	0	*	0	1	*	*	0	0	*	2	0	0	0	2	5		
追加した歩行者尊重道路	⑤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	1.7	0	*	0	0	*	*	0	1	*	0	1	2	0	2	6		
	⑥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	1.1	2	*	0	0	*	*	0	1	*	2	0	2	0	2	9		
	⑦長谷のり真安齋商店街脇から高德院裏側に抜ける道路	1.0	0	*	2	0	*	*	2	0	*	*	*	2	0	0	6		
	⑧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	0.3	2	*	0	0	*	*	0	0	*	*	*	0	0	0	2		
	⑨二の鳥居前交差点から鎌工会館ビルに抜ける道路	0.3	2	*	2	0	*	*	0	0	*	*	*	0	0	0	4		

⑦地元の要望
「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」(平成28年6月議会で採択)に具体的に示されている道路(一部を含む)を要望有と評価

	①		③				※④					⑥交通量
	事故件数[件]	1km当たりの交通事故発生数[件]	歩道ナシ延長[km]	歩道未整備割合[%]	歩道アリ延長[km]	歩道整備割合[%]	信号[箇所]	踏切[箇所]	信号踏切合計[箇所]	1kmあたりの数[箇所]	全幅の加重平均値[m]	12時間[台]
①今小路通り	9	7	0.9	64	0.5	36	3	1	4	3	6.0	3711
②小町大路	10	7	1.5	100	0.0	0	0	0	0	0	5.8	4026
③海浜公園～周辺観光拠点間道路	5	6	0.8	100	0.0	0	1	1	2	3	5.0	3302
④江ノ電長谷駅前道路	1	3	0.0	0	0.3	100	0	1	1	3	9.0	5221
⑤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	3	2	0.9	51	0.8	49	2	2	4	2	5.8	3797
⑥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	9	8	0.6	54	0.5	46	2	1	3	3	5.5	-
⑦長谷のり真安齋商店街脇から高德院裏側に抜ける道路	3	3	1.0	100	0.0	0	0	0	0	0	5.0	-
⑧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	2	7	0.2	79	0.1	21	0	1	1	4	5.0	-
⑨二の鳥居前交差点から鎌工会館ビルに抜ける道路	5	18	0.3	89	0.0	11	0	1	1	4	5.0	-
平均値		6				27						