

# 鎌倉市交通計画検討委員会

## 【第14回】

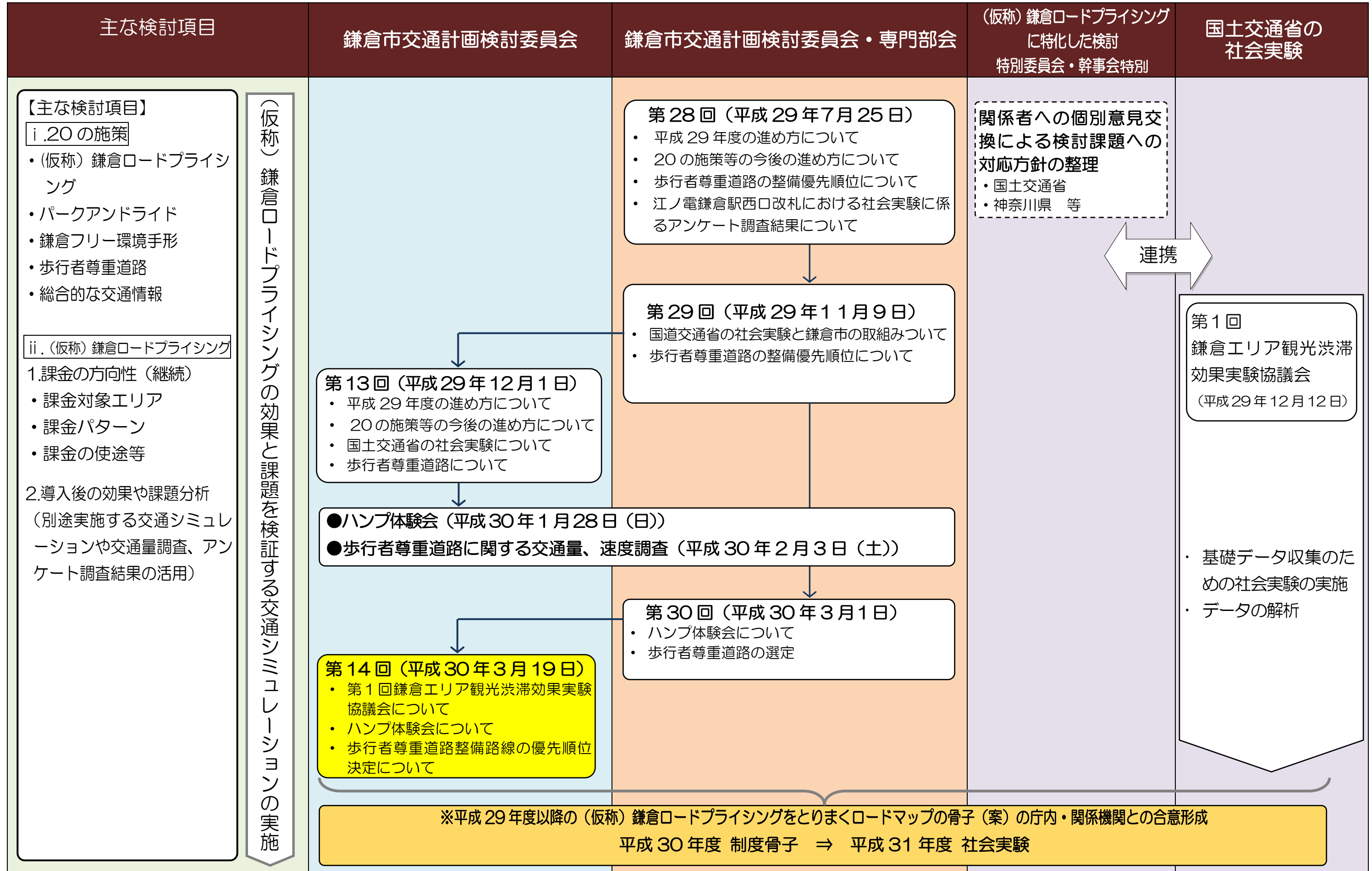
### (目次)

1. 平成29年度の検討委員会等の取組みについて.....	1
2. 第13回検討委員会、第30回専門部会の主な発言.....	2
3. 第1回鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会について.....	4
4. ハンプ体験会について.....	6
5. 歩行者尊重道路整備路線の優先順位決定について.....	11
1) 整備候補路線の選定方法.....	11
2) 交通事故の発生箇所.....	12
3) 交通量、速度調査結果.....	13
4) 整備路線の優先順位決定.....	16
5) 今後の進め方.....	18

平成30年3月19日(月)



# 1. 平成 29 年度の検討委員会等の取組みについて



## 2. 第13回検討委員会、第30回専門部会の主な発言

### <第13回検討委員会>

♠：委員からの発言、♥：委員長の発言、◆：副委員長（部会長）の発言、♣：事務局の発言

#### ◆平成29年度の検討委員会等の取組みについて

##### ■（仮称）鎌倉ロードプライシングの進め方について

♠（仮称）鎌倉ロードプライシングの実施後に、交通渋滞が解消された場合は、実施を継続するのか。その試算を行っているのか。

◆今のところ議論はしていない。例えば1970年代から実施しているシンガポールでも「やめる」という話は聞いたことがない。これから10年先20年先という話であれば、日本人の車の使い方も変わってくるかもしれないので、その時代の方に考えてもらう。

#### ◆国土交通省の社会実験の概要と鎌倉市の取組みについて

##### ■国土交通省の観光交通イノベーション応募について

♠国土交通省に応募したことを、専門部会では情報共有していたのか。

♣社会実験の公募が8月の下旬にあり、我々が目指す（仮称）鎌倉ロードプライシングの考えに近く、検討委員会のこれまでの議論の延長線上にあったので急遽、応募することになった。9月に選定された段階で検討委員会の皆様には一報させて頂き、前回の専門部会で詳細を報告した。

##### ■社会実験について

♠今回の社会実験は、観光地周辺で発生している渋滞解消に向け、まずはICTやAIといった新しい技術を使って、人や車の流れを正確に把握することを主眼に置き、技術の検証を行う。その後、（仮称）鎌倉ロードプライシングの議論は、引き続きこちらの委員会で検討されると考えている。

♠今後の取り組みとして国土交通省主導の実証実験と鎌倉市主体の社会実験の二本立てで進めていくのか。

♠（仮称）鎌倉ロードプライシングは課金することが一番の問題。お金を取るところまでの社会実験をしてもらいたいと思う。

♥市の社会実験は、恐らくは国土交通省の社会実験を利用しながら、そこに向かっていくと思う。国土交通省とすり合わせるよう全体の枠組を作っていくとイケない。

##### ■エリアプライシングについて

♠エリアプライシングは内々交通にも課金すると読み取れる。一方で（仮称）

鎌倉ロードプライシングは、地域内外交通と通過交通が課金対象となっている。この辺りは基本的に取り組みが違う。早い段階で双方の違いが調整されるものか。

◆私の推測だが、国土交通省が言っているエリアプライシングは、都心のような場所を対象にロードプライシングを行う位の意味で使っていると思う。我々が今まで提案してきたのは「外から中に入る時に一回だけ課金する」という、専門的にはコーンプライシングというものであり、今後もそれで構わないと思う。

##### ■収集データについて

♠年間ベースでデータを収集するのか。例えば「小町通りからJRの踏切のところかどうしても混む」というデータが出た場合は、ロードプライシングではなく、そこを暗渠にするなど、集まったデータをどのように活用するのか。

♣データの収集は、実験協議会で議論すると思うが、市としてはできれば継続的に収集したいと考えている。（仮称）鎌倉ロードプライシングを視野に入れてデータを活用していきたいと考えているが、その他の対策が立てられるのであれば活用していきたい。

#### ◆歩行者尊重道路の整備優先順位について

◆今年度中に9箇所の中からまず整備すべき道路を決める。次回の専門部会で1路線選ばせて頂く。

♠交通規制まで考えているのか。

◆地元と議論していく中では恐らく話は出ると思う。それについて警察と一つずつ検討していきたい。

♠歩行者尊重道路の整備優先評価基準案は、国土交通省の社会実験のデータを活用する前提で作成されているのか。

♣歩行者尊重道路については個別にデータを取る予定である。

♠ETC2.0のデータは、機械が搭載された車が路側機を通過したときに取得できる。走行履歴、速度等が取れるので、生活道路にもかかわらず速度が速い箇所や急ブレーキを踏んでいる箇所を特定できる。路側機はインターチェンジ等に設置されており、さかのぼって約80km/分の走行したデータが取れる。

♠ETC2.0は普及率がまだそこまで高くない。これから増えていくので将来的には信頼度の高いデータが取れるが、交通量の少ない鎌倉の生活道路にETC2.0が何台走っているかを考えると、データの数値と住民の考えとすり合わせが必要。

♥専門部会で客観的なデータをもとに整備路線を決めるということで了承する（委員一同「異議なし」）



## <第30回専門部会>

♠：委員からの発言、◆：部会長の発言、♣：事務局の発言

### ◆ハンブ体験会について

#### ■ハンブの設置について

- ♠ハンブを置くことで自動車の速度が低下するという効果をアピールしつつ、ハンブを置かなくても、歩行者尊重道路であれば20km/hの速度規制を掛ける等の検討も必要ではないか。
- ♣9つの歩行者尊重道路の速度制限は全て30km/hと調査している。
- ◆速度規制との関係も考えて、二つとも考えていきたい。
- ◆生活道路の事故で一番多いのは信号のない交差点での事故であるが、一時停止の手前にハンブを置くと「今は自分が停まらないといけない」ということがすぐにわかるので、事故が劇的に減る。交差点の手前や交差点の中をハンブにしてしまうというのが非常に有効で、速度を落とすだけではない、ということは付け加えておきたい。

### ◆歩行者尊重道路の整備路線の優先順位について

#### ■評価について

- ♠重複する区間については、両方の路線に含めて評価が必要ではないか。
- ◆評価の結果は変わらないが、重複区間については両方の路線に入れて評価を行った方が良い。

#### ■今後の進め方について

- ♠優先道路を決めた後、具体的にどのように進めるのか。
- ◆優先順位の高い順番に市役所の方が伺い、「一緒にやる」ということになれば、来年度、ワークショップで計画づくりを進めていく。
- ♠区間の具体的なデザインに関しては、地域をよく知る人たちに情報提供を頂くことが必要になってくる。基本的な事故データ等と地域住民の感じている課題を合わせて検討を進めていくことになると思う。

#### ■歩行者の交通事故状況について

- ♠歩行者の事故について、詳細な状況まで把握できるか。
- ♣車と人の事故等はわかるが、詳細はわからない。
- ♠具体的な対策案に落とし込む際には、詳細な状況も把握しておきたい。

### ■合意形成について

- ♠ハンブの設置はあくまで手段である。目的は「歩行者尊重道路で歩行者が尊重される」ことで、そこでスピードを落とさせないといけない。一つの選択肢として有力なものの中にハンブがあるということをご理解頂き、自治会の中で合意形成を作っていくということになると思う。
- ◆合意形成に関しては注意していきたい。
- ♠活発でない自治会もあるので、検討を進めるためには、評価結果に加えて自治会の積極性も考えながら進めないといけない。また、各自治会の変わり目の時期でもあるので、関係自治会、町内会へのアナウンスはなるべく早い方が良い。
- ◆自治会が複数ある場合は全ての自治会に伺うのか。
- ♣優先順位が決まった後、それぞれの全ての自治会の方にご意見を伺って「うちなら協力できる」という所が一箇所でもあれば、その道路を優先的にやっていくというイメージである。

### ■同順位の路線の優先度について

- ♣現時点では、歩行者交通量の順で並べている。
- ♠歩行者の量よりも速度の高い車が多い路線の優先度を高めた方が良いのではないか。ハンブによる効果が現れそうなのは速度の高い車が多い路線であり、モデルケースとして考えるときには「スピードが抑えられたので歩行者がより尊重されるようになった」ということがアピールできた方が良い。
- ◆同順位になったときは、歩行者交通量の多い順ではなく、速度30km/hを超えた台数の割合が高い順で判断することとしたい。

### ■歩行者尊重道路の整備路線の優先順位について

- ◆優先順位は、1位：小町大路、2位：今小路通り、3位：佐助一丁目信号～御成中学校前～鎌倉女学院前に抜ける道路、とする。  
(委員一同「異議なし」)

### 3. 第1回鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会について

- 平成29年12月12日（火）に鎌倉市役所で、第1回鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会が開催され、協議会の設置、ETC2.0 データ・車両感知器データを活用した渋滞状況分析例、今後の進め方等について国土交通省からの説明と意見交換が行われた。
- 協議会の委員には、本検討委員会の委員長である日本大学の岸井教授、副委員長の埼玉大学の久保田教授が含まれています。なお、久保田教授が会長に選任されました。

#### 資料-1 鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会 規約（案）（一部抜粋）

##### （目的）

協議会は、鎌倉におけるICT・AI等を活用したエリア観光渋滞対策の実装に向けた実験が計画的かつ効率的に推進が図られるよう、必要な検討と調整を行うことを目的とする。

##### （協議調整事項）

- （1）実験実施計画の検討
- （2）実験実施にかかる関係機関との調整
- （3）実験の実施及び実験結果の検証
- （4）その他必要な事項

#### 資料-5 今後の進め方について

##### 今後の主な調査内容

- ①車の流入・流出状況と移動経路
- ②主な交差点での渋滞原因分析（交差点容量・歩行者との錯綜・駐車場待ち等）
- ③車だけではなく、人・自転車の流動の把握
- ④観光スポット（駐車場等）の混雑状況
- ⑤エリアプライシングに係る技術の検証

##### 今後の取り組み

- ・既存のETC2.0データ等による渋滞状況の分析
- ・より詳細なデータ分析に向けて、可搬型ETC2.0、AIカメラ設置の検討
- ・ICT・AIに係る新たな技術の公募

委員	所属
岸井 隆幸	日本大学理工学部 土木工学科 教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
根本 敏則	敬愛大学経済学部 教授
瀬戸下 伸介	国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路研究室 室長
近藤 進	国土交通省 関東地方整備局 道路部 道路計画第二課 課長
外川 和彦	国土交通省 関東地方整備局 道路部 交通対策課 課長
淡中 泰雄	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 所長
西山 俊昭	神奈川県 県土整備局 道路部 道路管理課 課長
福島 温	神奈川県 県土整備局 都市部 交通企画課 課長
鈴木 仁	神奈川県 県土整備局 藤沢土木事務所 所長
宮島 良	神奈川県 警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室 室長
野崎 剛志	神奈川県 鎌倉警察署 署長
野口 博	神奈川県 大船警察署 署長
樋田 浩一	鎌倉市 都市整備部 部長
齋藤 和徳	鎌倉市 まちづくり景観部 部長
嶋村 豊一	（公社）鎌倉市観光協会 事務局長
廣瀬 信	鎌倉商工会議所 事務局長
相馬 孝	東日本旅客鉄道（株）鎌倉駅長
関 和也	江ノ島電鉄（株）取締役鉄道部長
高橋 優介	江ノ島電鉄（株）自動車部 計画管理課長
長塚 隆介	京浜急行バス（株）運輸部 計画課長

#### 第1回鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会議事概要（一部抜粋）

##### 今後の進め方について

- ・今後の主な調査内容に関し、特に観光地周辺の駐車場の状況を丁寧に把握すべき、人・自転車の流動把握については歩いて回る観光の推進につながるよう分析を進めるべきとの意見があった。
- ・当面の取り組みとして、引き続き既存のETC2.0データ等による渋滞状況の分析を進めるとともに、より詳細なデータ分析に向けて可搬型ETC2.0、AIカメラ設置を検討することとなった。
- ・ICT・AIに係る新たな技術を公募することが確認された。

##### その他

- ・会議資料と議事概要は横浜国道事務所ホームページにおいて公表することとし、鎌倉市ホームページからも接続できるようにすることになった。

# 検討委員会、特別委員会、鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会の役割

⇒行政機関、学識等の委員は重複している委員が多いことから共通認識は図りやすい検討体制

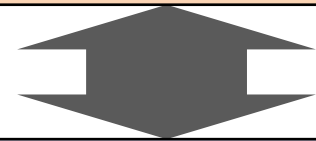
事務局：鎌倉市

## 古都鎌倉の地区交通計画の策定と新たな施策の検討

古都鎌倉（鎌倉地域）の交通問題への対応を図る（仮称）鎌倉ロードプライシングを含む 20 の施策等の実現方策の検討

鎌倉市交通計画検討委員会

鎌倉市交通計画検討委員会・専門部会



## （仮称）鎌倉ロードプライシングに特化した専門的な課題の検討

（仮称）鎌倉ロードプライシングの実施に向けた法制度や課金方法等の検討課題への対応に向けた具体的な検討

特別委員会

特別委員会・幹事会

事務局：国土交通省

## 鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会

鎌倉における ICT・AI 等を活用したエリア観光渋滞対策の実装に向けた実験が計画的かつ効率的に推進が図られるよう、必要な検討と調整を行う

### 「交通データの収集」

- ①車の流入・流出状況と移動経路
- ②主な交差点での渋滞原因分析  
（交差点容量・歩行者との錯綜・駐車場待ち等）
- ③車だけではなく、人・自転車の流動の把握
- ④観光スポット（駐車場等）の混雑状況

### 「今後の取組み」

- ・既存の ETC2.0 データ等による渋滞状況の分析
- ・より詳細なデータ分析に向けて、可搬型 ETC2.0、AI カメラ設置の検討
- ・ICT・AI に係る新たな技術の公募

- ⑤エリアプライシングに係る技術の検証

交通状況  
新技術

連携



## 4. ハンプ体験会について

### ①実施内容

#### ●目的

歩行者尊重道路等に設置を予定しているハンプについて、主に沿道の自治会町内会の役員の方を対象に実際に利用して頂き、自動車の速度抑制や歩行者、自転車、車いすの通行状況を体験してもらう

#### ●日時

平成30年1月28日（日） 午後1時30分～午後3時

#### ●進め方

##### ①説明会

歩行者尊重道路の概要やスケジュール、ハンプ等の取組みの理解を深めるための事例や効果の説明。

##### ②体験会（鎌倉市役所議会棟前駐車場）

ハンプの実物を展示し、自動車等で乗り越えることで、通過時の音や振動等を体験

##### ③アンケート

- ・体験会の前と体験会の後で、ハンプに対するイメージの変化、自動車の速度抑制に効果が期待できるのか等を把握する。
- ・歩行者尊重道路の取組を地元と行っていくにあたっての参考資料とする。

### ②実施結果（詳細は次頁以降）

- ・当日は28名の参加があり、そのうち検討委員会の委員も9名参加。
- ・参加者のアンケートをみると今回の体験会はほとんどの方から好評との回答。
- ・体験会の前まで「振動する」「音がうるさい」「通行に障がいとなる」の課題があるイメージを持っていた方のほとんどが、良くなったと回答。
- ・歩行者の安全な通行に効果があると約7割の方が回答し、そのうち住んでいる地区の生活道路へのハンプ設置を希望が約7割。
- ・体験会後に市役所内に設置したハンプが有る場合と無い場合の車の走行速度を比べると、ハンプが有る場合は無い場合に比べ速度が約3割低下。



※地点1は体験会、地点2は平日の設置箇所

#### 案内図



#### ハンプ設置の状況（議会棟前駐車場）



#### 説明会の様子（久保田教授の説明）



#### 体験の様子（自転車）



#### 体験の様子（自動車）



#### 体験の様子（車いす、歩行者）



## ハンプ体験会 アンケート

【あなた自身について、お伺いします】

Q1. あなたの年齢は？

1. 10代以下 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代以上

Q2. お住まいの地区（例：小町一丁目、坂ノ下など。）はどちらですか？

字名：

Q3. ご自宅に近い歩行者尊重道路（裏面①～⑨、複数回答可）はどこですか？  
その番号を記入してください。

Q4. 体験会はいかがでしたか？

1. 大変良かった 2. まあまあ良かった 3. わからない 4. あまり良くなかった  
5. 良くなかった

Q5. あなたが試した乗り物は何ですか？（重複回答可）

1. 自動車 2. 自転車 3. 車椅子

Q6. 体験する前、ハンプにどのようなイメージをお持ちでしたか？（重複回答可）

1. ハンプを知らなかった 2. 振動する 3. 音がうるさい 4. 通行に障害となる  
5. その他（ ）

Q7. 体験会の後、イメージは変わりましたか？

1. 良くなった 2. 変わらない  
3. 悪くなった（その理由： ）

Q8. ハンプは歩行者の安全な通行に有効であると思いませんか？

1. 有効である 2. わからない  
3. 有効でない（その理由： ）

Q9. あなたが住んでいる近くの生活道路にハンプを設置したいと思いますか？

1. 設置したい 2. わからない  
3. 必要ない（その理由： ）

Q10. ハンプなどの生活道路対策は必要だと思いますか？

1. 早急に必要 2. 必要である 3. わからない  
4. 必要ではない（その理由： ）

Q11. 今回の体験会についてご意見がありましたら、お書きください。

Q12. 体験会のようなイベントを今後も開催するべきだと思いますか？

1. 開催したほうが良い 2. 開催する必要は無い 3. わからない  
（具体的な意見）

以上でアンケートは終了です。ご協力ありがとうございました。

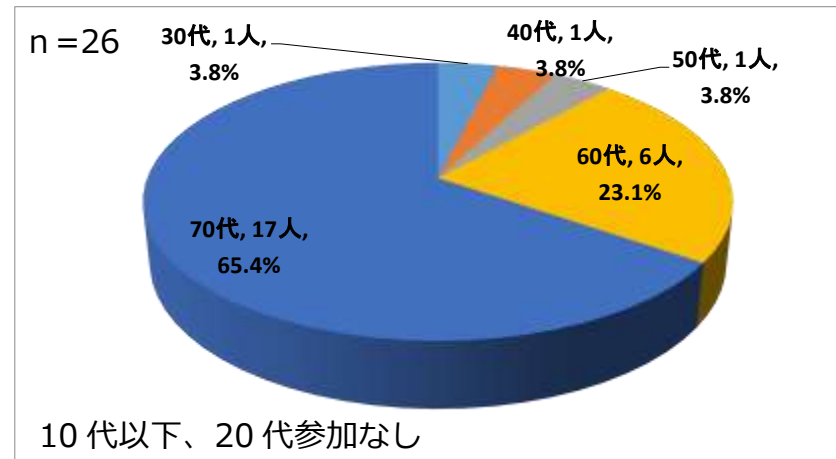
鎌倉市 まちづくり景観部 交通計画課

○歩行者尊重道路のマップ



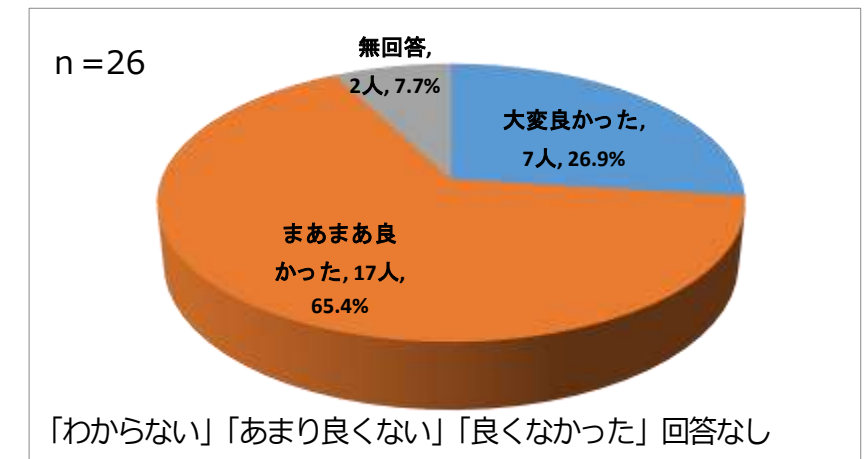
Q1. あなたの年齢は？

- 参加者の約7割は70代、約2割は60代。



Q4. 体験会はいかがでしたか？

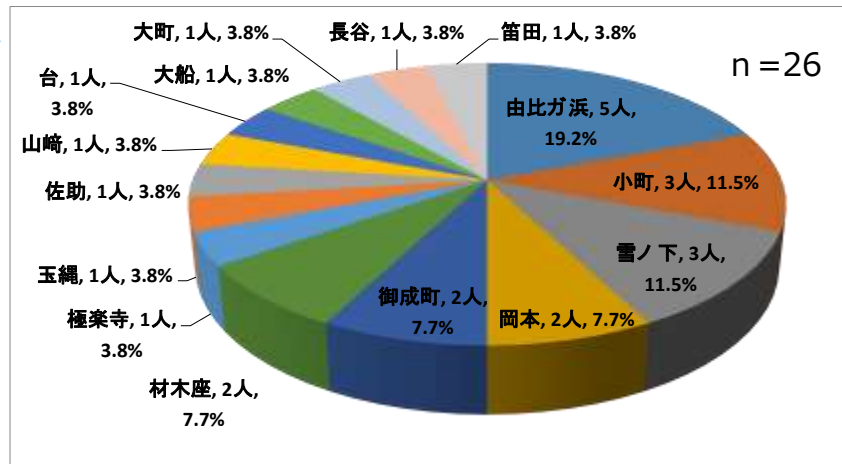
- 今回の体験会はほとんどの方から好評を得た。
- 「大変良かった」が約3割、「まあまあ良かった」が約7割。



Q2. お住まいの地区（例：小町一丁目、坂ノ下など。）はどちらですか？

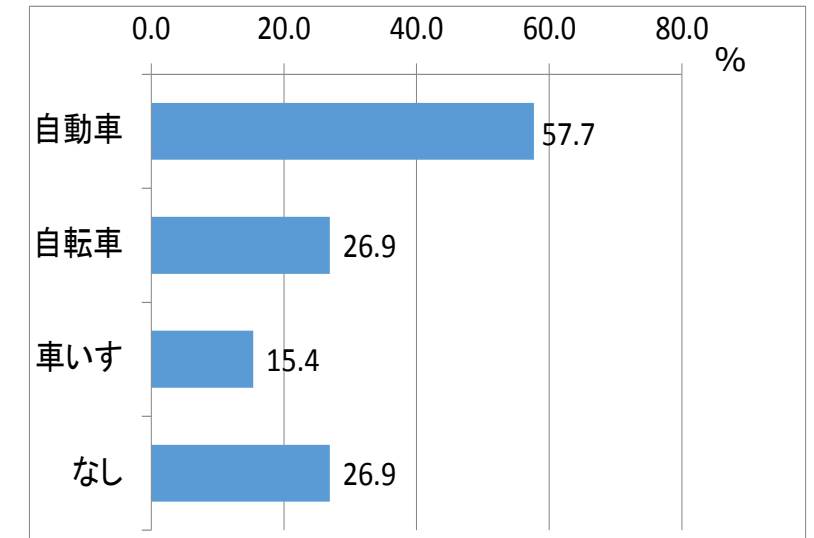
- 由比ガ浜からの参加者が最も多く約2割、次に小町、雪ノ下が続く。

字名	人	%
由比ガ浜	5	19.2
小町	3	11.5
雪ノ下	3	11.5
岡本	2	7.7
御成町	2	7.7
材木座	2	7.7
その他	1	3.8



Q5. あなたが試した乗り物は何ですか？（重複回答可）

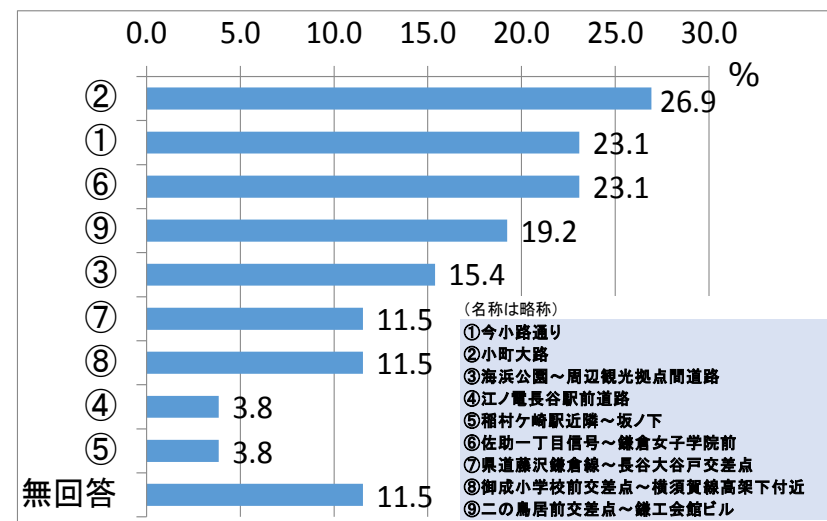
- 約6割の方が自動車を体験、車いすの体験は約2割。



※複数回答があったため参加者26名で除した割合

Q3. ご自宅に近い歩行者尊重道路（裏面①～⑨、複数回答可）はどこですか？その番号を記入してください。

- ②小町大路からからの参加者が最も多く約3割、次に①今小路通り、⑥佐助一丁目信号から鎌倉女子学院前を抜ける道路が続く。

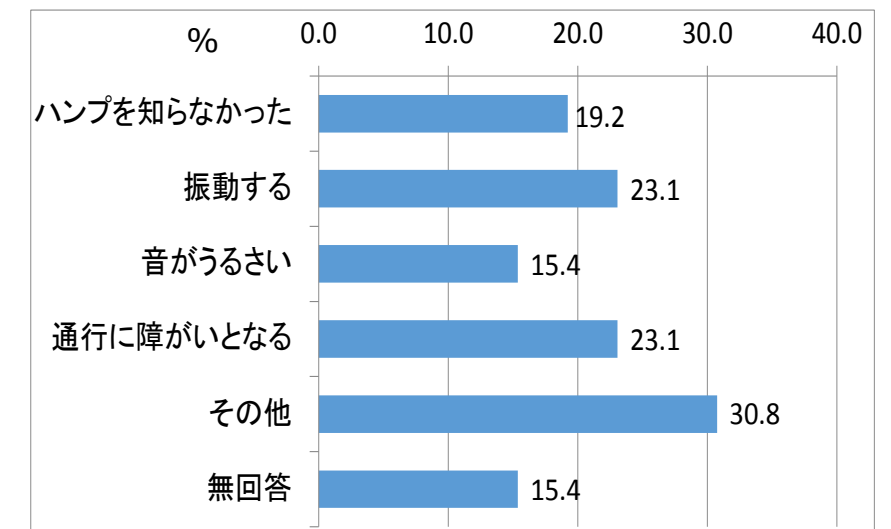


※複数回答があったため参加者26名で除した割合

Q6. 体験する前、ハンブにどのようなイメージをお持ちでしたか？（重複回答可）

- 約2割の方が「振動する」「音がうるさい」「通行に障がいとなる」など課題があるイメージを持っていた。

- その他
- 効果に疑問
  - 効果がある
  - 予備知識あり

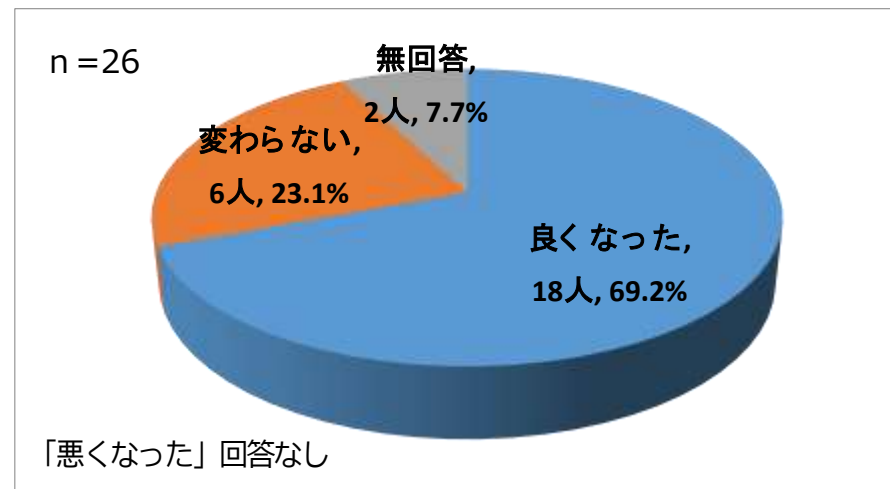


※複数回答があったため参加者26名で除した割合

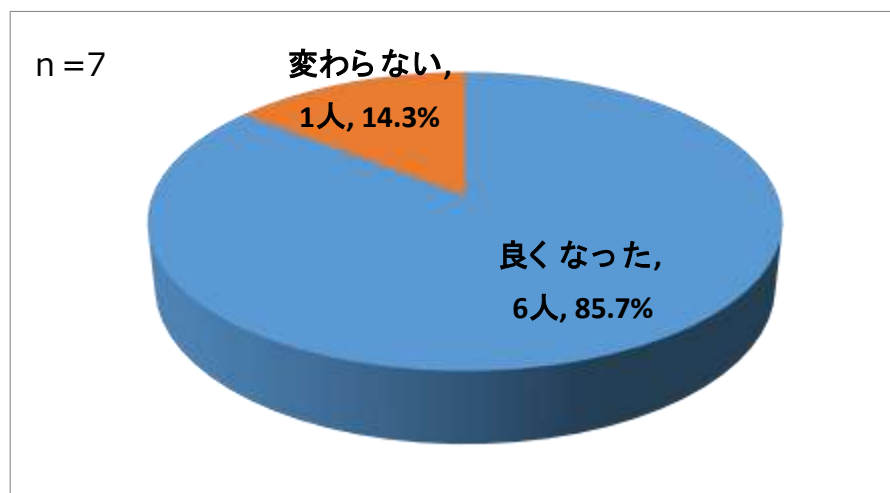


Q7. 体験会の後、イメージは変わりましたか？

- 参加者の約7割は「良くなった」と回答。
- Q6で体験前に課題があるイメージを持っていた方の約9割は「良くなった」と回答。

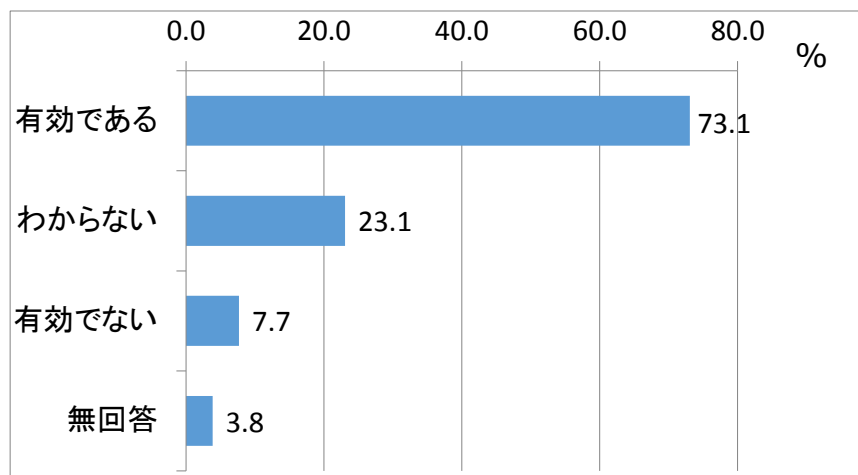


Q6で体験前に「振動する」「音がうるさい」「通行に障がいとなる」と回答した方の回答



Q8. ハンプは歩行者の安全な通行に有効であると思いましたか？

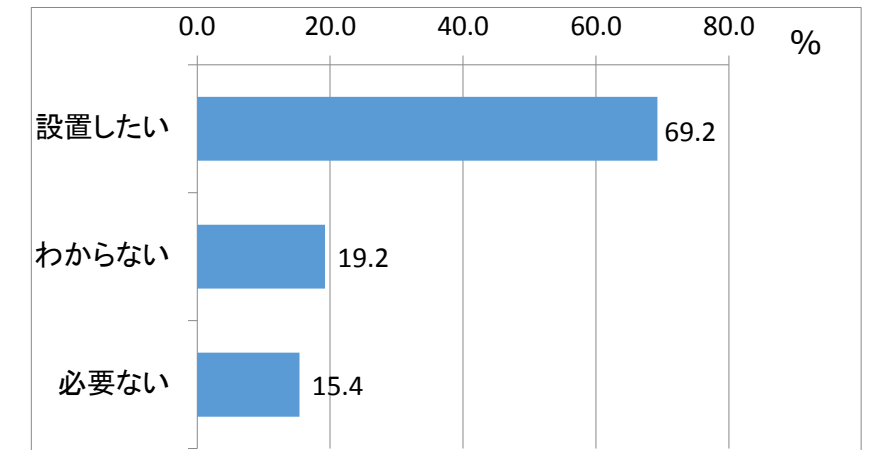
- 参加者の約7割は「有効である」と回答。



※複数回答があったため参加者26名で除した割合

Q9. あなたが住んでいる近くの生活道路にハンプを設置したいと思いますか？

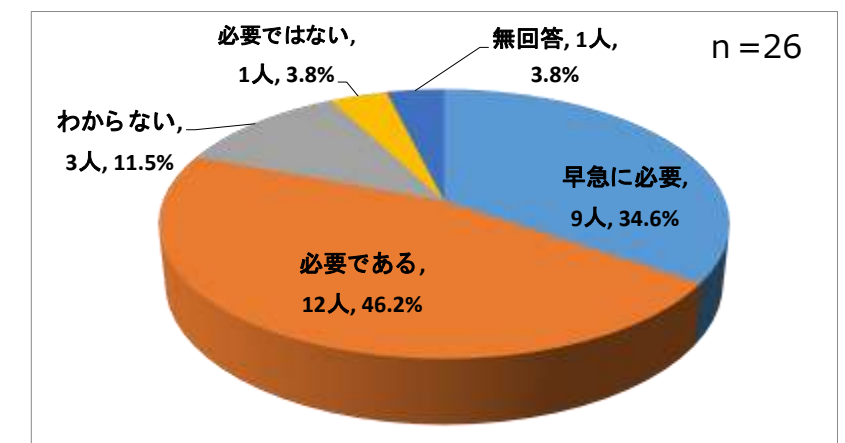
- 参加者の約7割の方は「設置したい」と回答。



※複数回答があったため参加者26名で除した割合

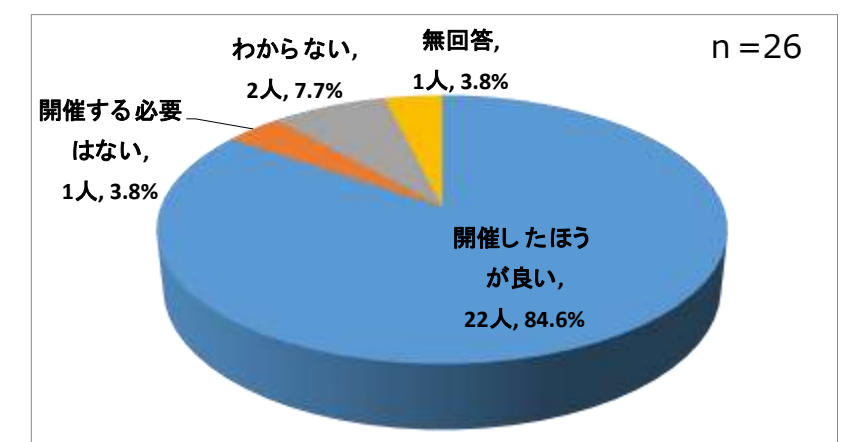
Q10. ハンプなどの生活道路対策は必要だと思いませんか？

- 約8割の方は必要性を認識
- 参加者の約3割の方は「早急に必要」、約5割の方は「必要である」と回答。



Q12. 体験会のようなイベントを今後も開催するべきだと思いますか？

- 約8割の方は開催したほうが良いと回答。





Q11. 今回の体験会についてご意見がありましたら、お書きください。

- ・ 体験会に関する意見が8件で最も多く、早期実施を望む意見が6件で続く。
- ・ 地元との合意形成やハンプは高齢者等がつまずきやすい障害物になることを懸念する意見などもある。

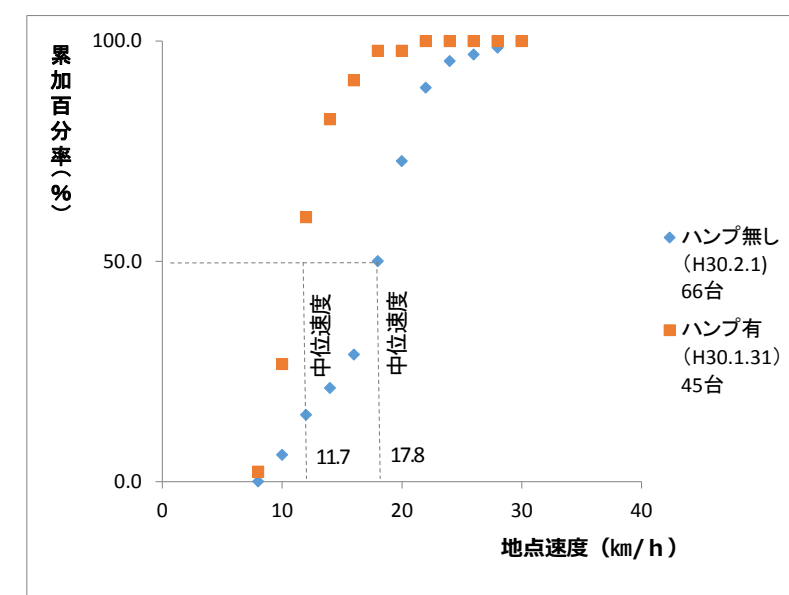
分類	自由記入（原文を記載）
早期実施 (6件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地区が鎌倉市中心部ではないため優先順位は低いと思いますが、通り抜け車両対策に困っています。</li> <li>・ ハンプのイメージが変わりました。このような形なら予算の優先度を上げて早期に実施すべきとおもいました。</li> <li>・ 信号機の付かない横断歩道に設置してほしい。</li> <li>・ 20年も前に発想があり、今だに説明会ではあまりに遅い。</li> <li>・ 早く実践に移してください。</li> </ul>
合意形成 (2件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自治会として設置を決定し、市にお願いするということでは必ず反対者がいて、自治会としては対応に苦慮すると思われる。</li> <li>・ 良く解ったが、鎌倉の道路は狭いので住民との調整が難しい。</li> </ul>
体験会 (8件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多くの市民に体験してもらいたい。</li> <li>・ 市で考えた方法をいくつか実体験する方がよい。</li> <li>・ ハンプだけでなく絵等の実験結果も比較してください。</li> <li>・ 走行距離が短すぎる。長い距離での体験が必要（可能ならば）</li> <li>・ よい企画でした。</li> <li>・ 車イス、車の体験では体験しないとわからない物であると判明。</li> <li>・ 参考になった。</li> <li>・ 参考になる体験会でした。</li> </ul>
他の施策 (3件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車の速度を落とす意識も宣伝する必要あり。</li> <li>・ ハンプは対策の一つではあるが、地域に即し複合的に対策を実施して欲しい。電柱の地中化も検討して欲しい。</li> <li>・ 私はハンプよりも道路の入口から全ての道路にデコボコを施した方が良いと思っている。夜間の2輪、自転車の安全性に疑問を持っている。</li> </ul>
課題あり (3件)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 30km/h位ではあまり効果が感じられない。</li> <li>・ 考える必要はない。</li> <li>・ 車対歩行者という観点からはスピード抑制に効果があって段差もゆるやかと思った。しかし歩車道分離ない道では老人がつまづきやすい障害物となると懸念する。つまづき事故は道路管理者の賠償責任の対象となると思うが、鎌倉市の場合維持管理できるのだろうか。資金計画が立つのか疑問です。</li> </ul>

### ③市役所駐車場進入路ハンプ体験結果

- ・ 体験会後の平成30年1月31日、2月1日の2日間において、ハンプが有る場合と無い場合の前後5m（10m）区間の走行速度を調査（1時間）。
- ・ ハンプが有る場合の中位速度※は11.7 km/h、無い場合は17.8 km/hであり、有る場合には速度が約3割低下している。

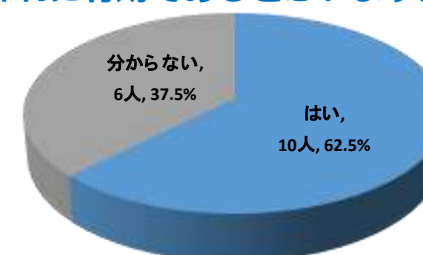
※測定値を小さな順に並べちょうど中央の50%になる値、この結果ではデータのばらつきが少ないため、平均値とほぼイコール（平均値/有：17.5 km/h、無：11.8 km/h）

図.地点速度の累加曲線図

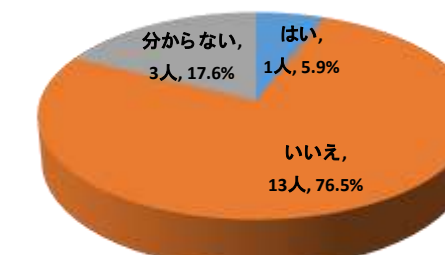


- ・ また、ハンプを通過したドライバーに対する聞き取りでは、約6割の方が有効であると回答し、約8割の方は振動が気にならないと回答。
- ・ 自由記入欄では、「両端のカラーコーンが気になった」、「障がい者の通行に支障がないのか」等の意見があった。

#### Q1.ハンプ（凸部）は自動車の速度抑制に有効だと思いますか



#### Q2.ハンプ（凸部）を通行して振動は気になりましたか



#### （自由記述）

- ・ 横（周囲）のカラーコーンが目に入って速度を落とした。（同意見2件）
- ・ ハンプを設置しているのがわかっていただけから、振動等特に気にならなかった。
- ・ 庁内に入り駐車場へ向かうにはすぐに曲がらなければいけないので、速度を落とさざるを得ない。場所的に設置する意味がないのでは？
- ・ 振動は気にならなかったが障害者等はどう感じるのか？

## 5. 歩行者尊重道路整備路線の優先順位決定について

### 1) 整備候補路線の選定方法

- ・第13回検討委員会では、整備優先順位を決める評価項目として以下の①～⑤を示しました。このうち、「②ヒヤリハットの回数」については、一部の生活道路においては現時点で十分なデータが収集できないことから、4つの項目で評価します。
- ・御成中学校入口～六地藏の区間は、2路線が重複することから、両路線で評価します。
- ・③～⑤の評価は実測した交通量、速度調査結果を用います。
- ・また、具体的な評価方法については、交通事故の発生箇所や交通量調査結果を踏まえ、優劣がつくよう見直します。

### 整備優先順位の評価基準

第13回検討委員会資料					見直し後の評価方法（得点方法）			
視点	評価項目	評価方法	具体的な評価方法（得点方法）		評価基準	点数	見直し理由	
			評価基準	点数				
事故対策	これ以上の交通事故が起きない対策	①歩行者に係る交通事故の発生件数	警察からの提供データ	過去3年間の歩行者が当事者となる交通事故の発生件数が、歩行者尊重道路の1km当りの平均発生件数よりも多い	1	1	過去3年間の歩行者が当事者となる交通事故の発生件数が、歩行者尊重道路の平均発生件数よりも多い	発生件数がそれほど多くなく、発生は全て交差点で起きているため
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	プローブデータの借用	急ブレーキ箇所数が、歩行者尊重道路の1km当りの平均箇所数よりも多い	1	-	評価なし	現時点では一部の生活道路において十分なデータが収集できないため
		③自動車の速度超過台数	速度調査の実施	速度超過台数割合が50%以上 速度超過台数が、全歩行者尊重道路の平均交通量よりも多い	1	1	速度超過台数割合が50%以上	評価が重複するため、1つに限定
		④歩行者交通量	交通量調査の実施	全歩行者尊重道路の平均交通量よりも多い	1	1	同左	-
		⑤自動車交通量	〃	道路構造令の歩車共存道が可能な500台/日を上回る場合	1	1	全歩行者尊重道路の平均交通量よりも多い	全ての道路で基準（500台/日）を上回ることが想定されるため



## 2) 交通事故の発生箇所

- ・ 鎌倉警察署の提供資料を用いて、平成 26 年から平成 28 年に発生した歩行者に関する交通事故の発生箇所を整理します。
- ・ 歩行者に関する交通事故の発生は、①今小路通り、②小町大路、⑨二の鳥居前交差点から鎌工会館ビルに抜ける道路、⑥佐助一丁目信号～御成中学校前～鎌倉女学院前に抜ける道路で多く発生しています。

図.3年間（平成 26 年～平成 28 年）の歩行者尊重道路での歩行者に関する交通事故発生状況





### 3) 交通量、速度調査結果

#### ①実施概要

##### 《調査箇所について》 (調査箇所は次頁を参照)

- ・ 調査箇所は、基本的に当該道路の代表となる断面を設定します(代表断面)。但し、道路延長が長く、場所によって道路環境が異なることが想定される箇所もあることから、調査箇所を分けて設定します。
- ・ 速度調査の実施箇所は、交差点や踏切等の走行速度が著しく低下する付近を除き走行速度が一定程度出る箇所を調査します。
- ・ なお、歩行者尊重道路は、基本的に抜け道として利用されやすい道路です。道路環境等の違いから調査箇所を分けた道路についても基本的には、区間別に評価しないで1路線として評価します。

##### 《調査日》

平成30年2月3日(土) 13時~16時(3時間) ⇒平成28年度に実施した調査結果を踏まえピーク時を調査するよう設定

##### 《調査内容と実測方法》

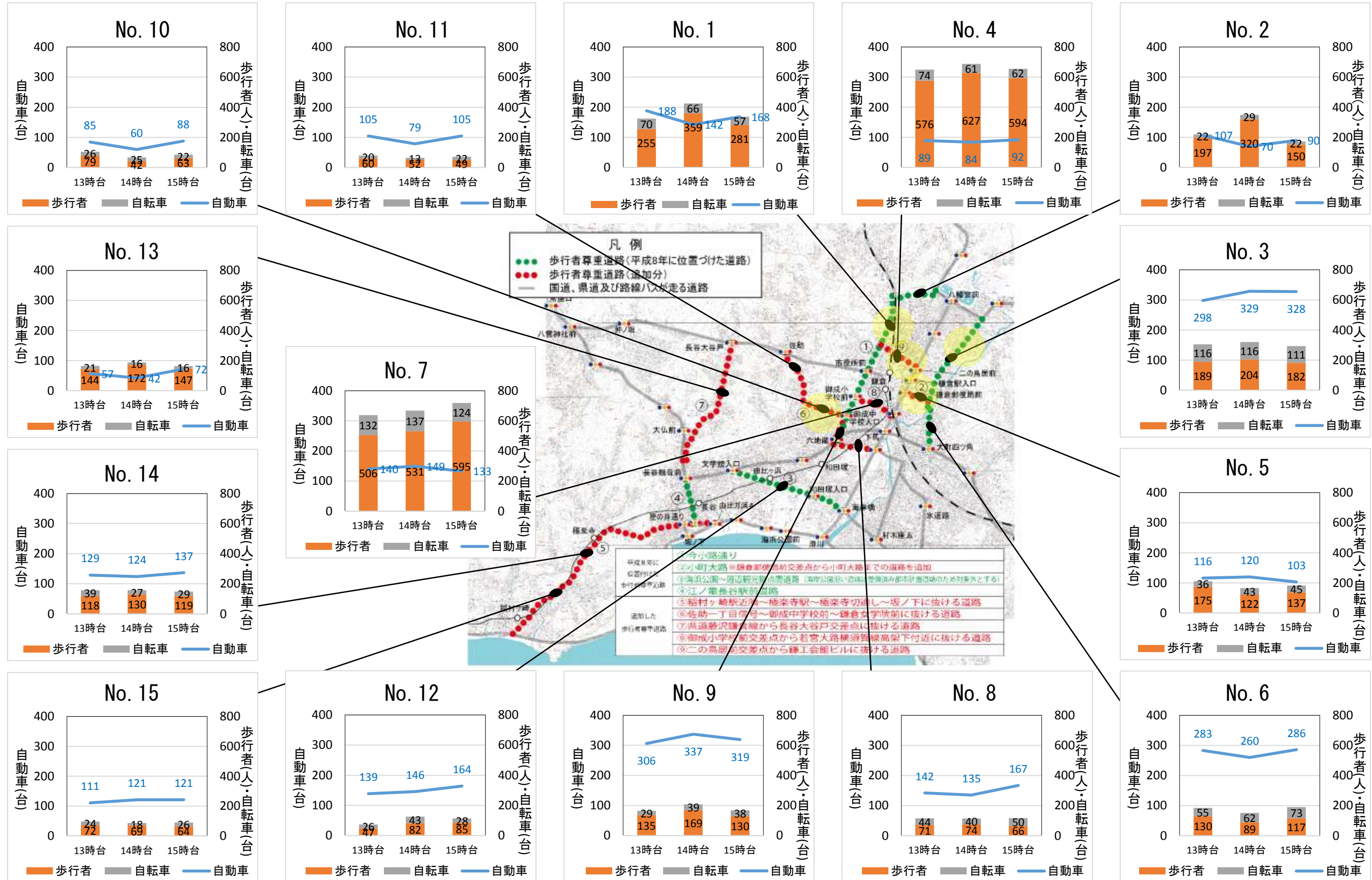
調査項目	評価項目	実測方法
自動車の速度調査	③自動車の速度超過台数	調査地点を通行する自動車の速度を方向別に観測する。観測方法は、概ね25m~35mを測定区間とし、自動車が当該区間を通過する時間をストップウォッチで計測し、単位変換して時速を算出する。 なお、観測対象車両は、自動車同士のすれ違いや、交差点、信号、踏切等の影響を極力受けない自由速度で走行している車両を対象とする。
歩行者・自転車交通量調査	④歩行者(自転車)交通量	調査地点を通行する歩行者、自転車、人力車を方向別・時間別にマニュアルカウンターを使用して観測する。調査の観測単位は1時間毎とする。
自動車交通量調査	⑤自動車交通量	調査地点を通過する車両を、方向別・時間別・車種別にマニュアルカウンターを使用して観測する。調査の観測単位は1時間毎とする。

②実施結果

- ・ 今小路通りや小町大路は他の道路に比べ自動車交通量が多い（1時間に概ね 300 台）→No.3、6、9
- ・ 今小路通りと若宮大路を結ぶ⑧、⑨は特に歩行者・自転車交通量が多い（1時間に概ね 700 人）→No.4、7

自動車、歩行者・自転車断面交通量調査結果

※時間変動

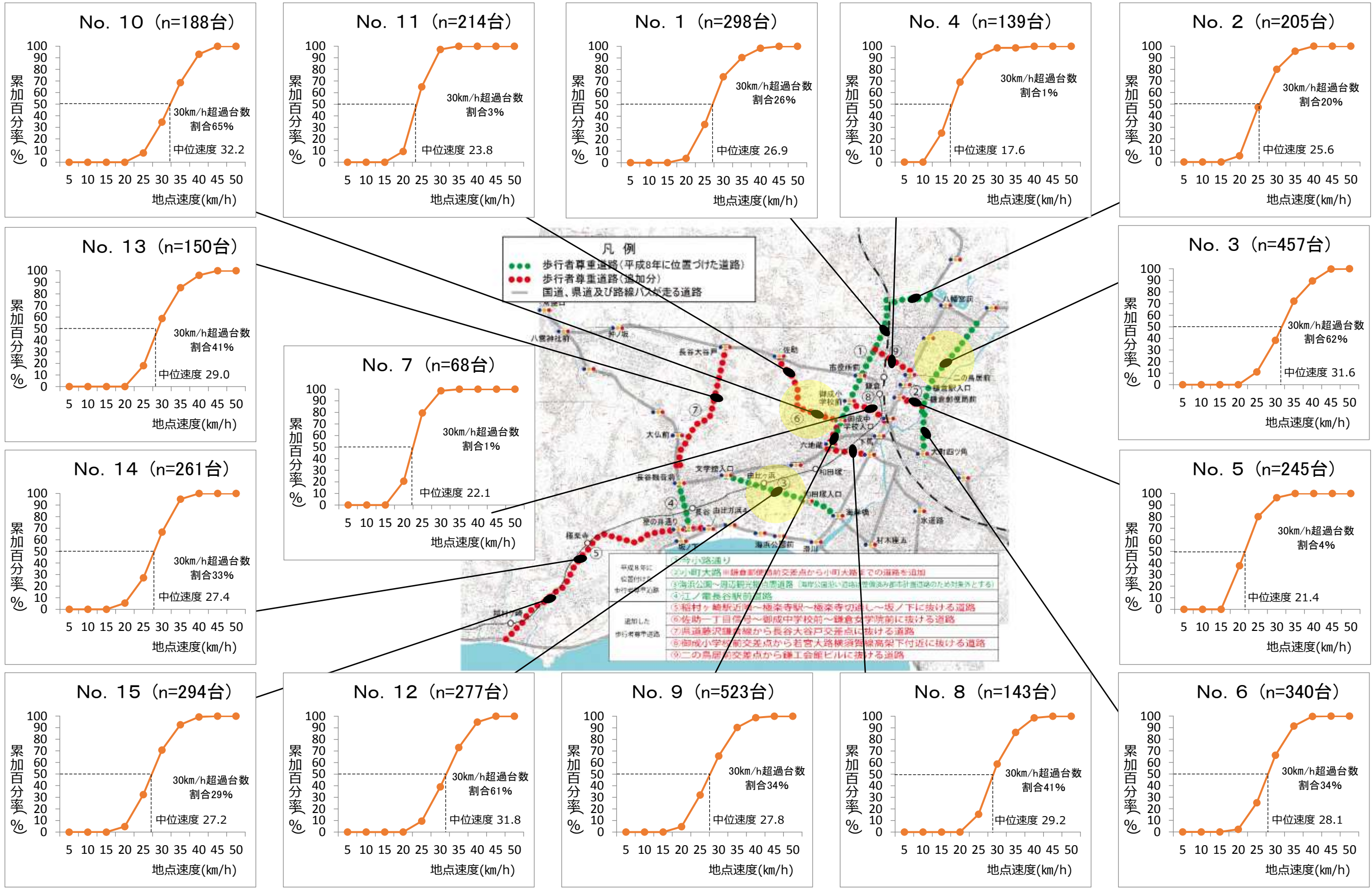




# 速度調査結果

50パーセンタイル（中位速度）30 km/h 超過台数割合

・ 小町大路、由比ヶ浜駅周辺、御成中学入口付近では走行速度 30 km/h を超過する台数が多い→No.3、10、12





#### 4) 整備路線の優先順位決定

- ・ 評価基準による得点が同点の場合は、自動車走行速度 30 km/h 超過台数割合で整備優先順位を評価します。
- ・ 整備優先順位 1 番は②小町大路、2 番は①今小路通り、3 番は⑥佐助一丁目信号～御成中学校前～鎌倉女学院前に抜ける道路です。

表.歩行者尊重道路の整備優先順位の結果

名称	交通事故発生件数 (件数)	自動車走行速度			ピーク時歩行者・自転車交通量 (人/時)	ピーク時自動車交通量 (台/時)
		地点番号	中位 (km/h)	30km/h超過台数割合 (%)		
①今小路通り	8	No.1	26.9	26.2	425	188
		No.2	25.6	20.0	349	107
		No.9	27.8	34.4	208	337
②小町大路	6	No.3	31.6	61.7	320	329
		No.5	21.4	3.7	211	120
		No.6	28.1	33.8	190	286
③海浜公園～周辺観光拠点間道路	4	No.12	31.8	61.0	125	164
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	No.14	27.4	33.3	157	137
		No.15	27.2	29.3	96	121
⑥佐助一丁目信号～御成中学校前～鎌倉女学院前に抜ける道路	5	No.8	29.2	41.3	116	167
		No.9	27.8	34.4	208	337
		No.10	32.2	65.4	105	88
		No.11	23.8	2.8	80	105
⑦県道藤沢鎌倉線から長谷大谷戸交差点に抜ける道路	0	No.13	29.0	41.3	188	72
⑧若宮大路横須賀線高架下付近から御成小学校前交差点に抜ける道路	0	No.7	22.1	1.5	719	149
⑨二の鳥居前交差点から鎌工会館ビルに抜ける道路	6	No.4	17.6	1.4	688	92
<b>平均</b>	<b>3.75</b>		<b>26.8</b>	<b>30.7</b>	<b>261.6</b>	<b>174.9</b>

《得点の条件》

項目	評価基準
交通事故発生件数	平均 3.75 件以上ならば「1」
自動車走行速度	30 km/h 超過台数割合が 50%以上ならば「1」
ピーク時歩行者・自転車交通量	ピーク時交通量の平均 261.6 人/h 以上ならば「1」
ピーク時自動車交通量	ピーク時交通量の平均 174.9 台/h 以上ならば「1」

【得点化し整備優先順位の上位から並べ替え】

名称	交通事故発生件数	自動車走行速度			ピーク時歩行者・自転車交通量	ピーク時自動車交通量	得点	順位
		地点番号	中位	30km/h超過台数割合				
②小町大路	1	No.3	-	1	1	1	4	1位
		No.5	-	0	0	0		
		No.6	-	0	0	1		
①今小路通り	1	No.1	-	0	1	1	3	2位
		No.2	-	0	1	0		
		No.9	-	0	0	1		
⑥佐助一丁目信号～御成中学校前～鎌倉女学院前に抜ける道路	1	No.8	-	0	0	1	2	3位
		No.9	-	0	0	1		
		No.10	-	1	0	0		
		No.11	-	0	0	0		
③海浜公園～周辺観光拠点間道路	1	No.12	-	1	0	0	2	4位
⑨二の鳥居前交差点から鎌工会館ビルに抜ける道路	1	No.4	-	0	1	0	2	5位
⑧若宮大路横須賀線高架下付近から御成小学校前交差点に抜ける道路	0	No.7	-	0	1	0	1	6位
⑦県道藤沢鎌倉線から長谷大谷戸交差点に抜ける道路	0	No.13	-	0	0	0	0	7位
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	0	No.14	-	0	0	0	0	8位
		No.15	-	0	0	0		



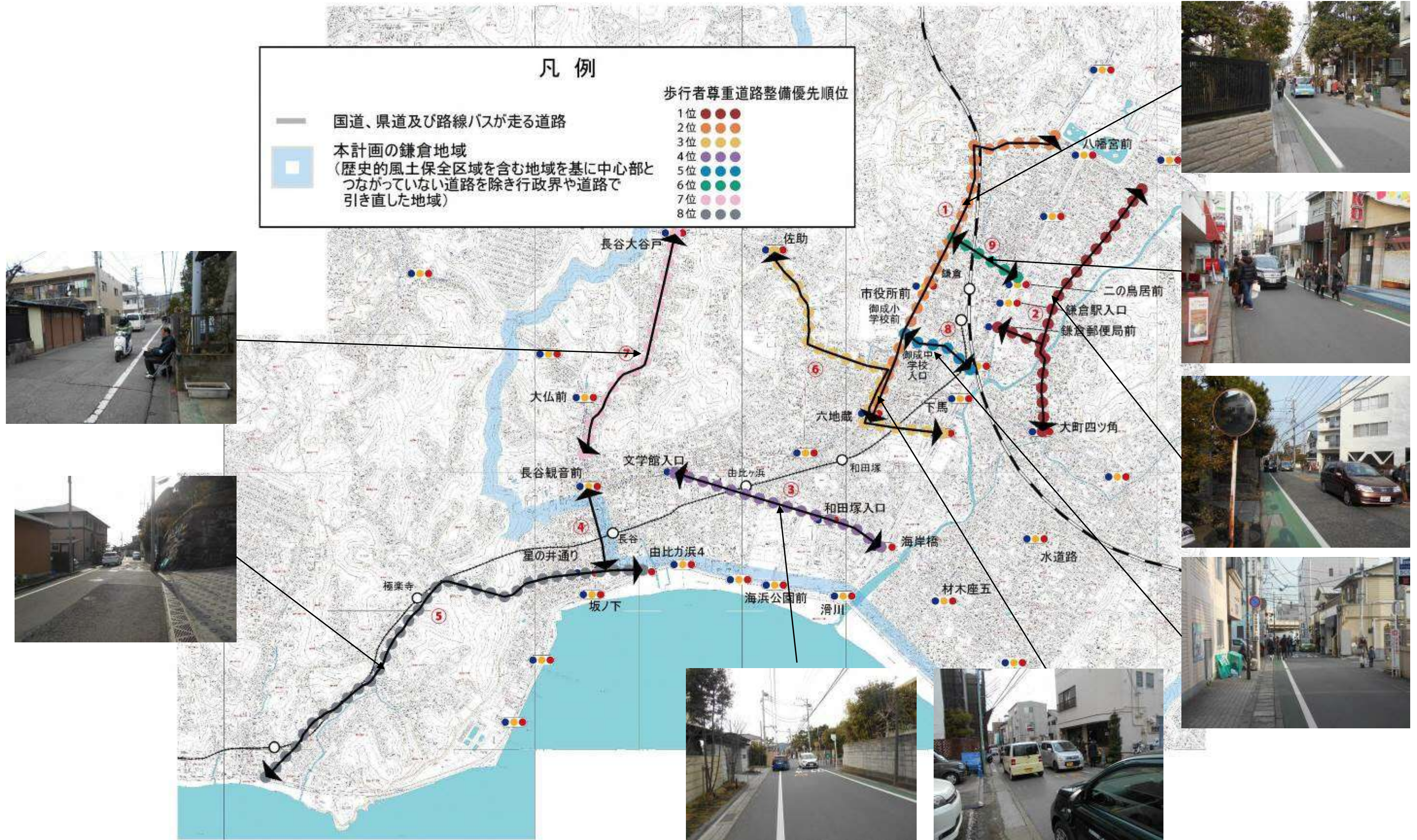
複数の区間を持つ道路は、得点が最高となる区間を採用（例えば、②小町大路ではNo.3 区間の4点が最高となる）

※) 同順位は 30 km/h 超過台数割合  が高い順に評価

調査地点の中で得点が最も高い地点の点数を採用



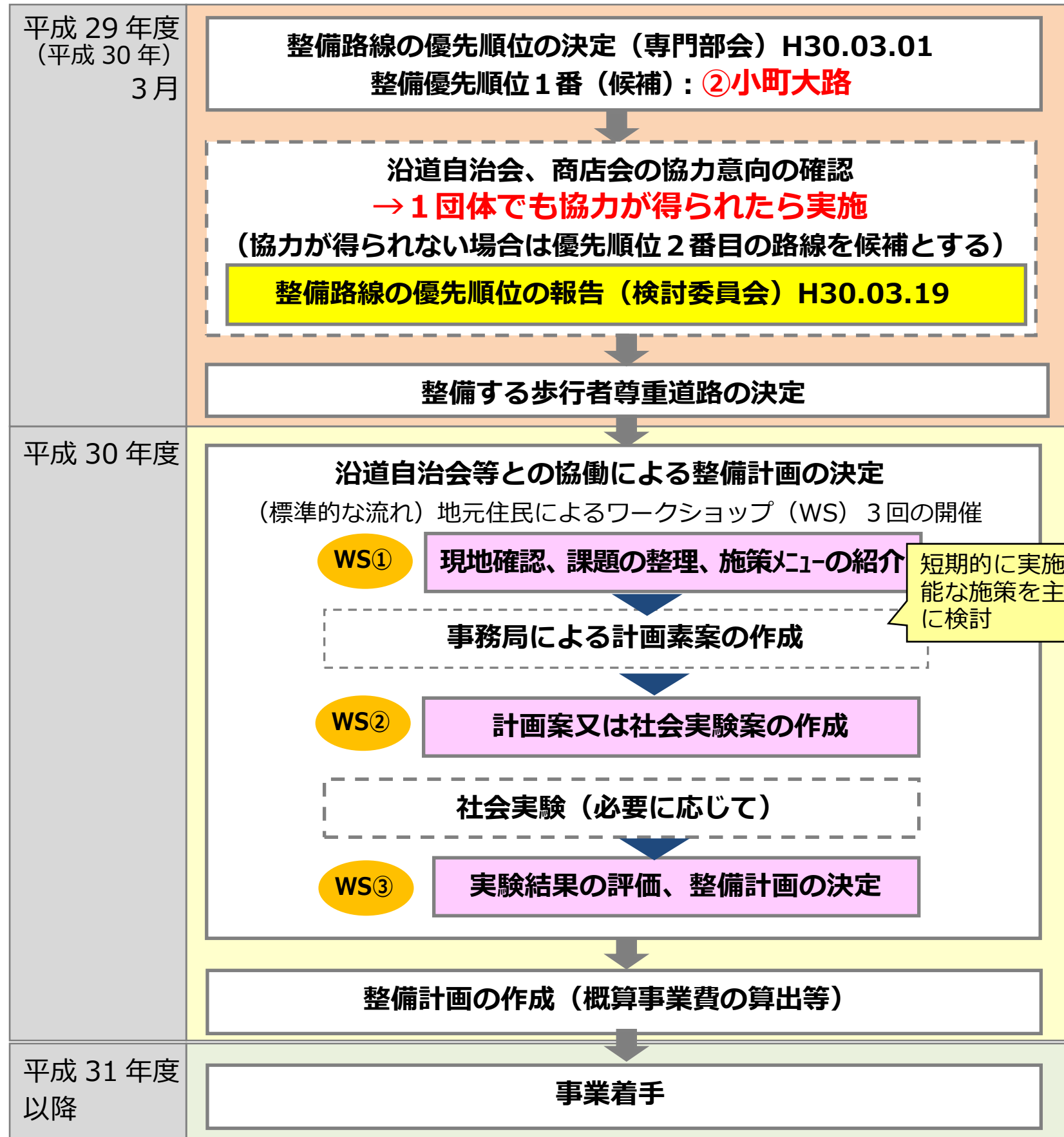
図.歩行者尊重道路の整備優先順位





5) 今後の進め方

歩行者尊重道路の今後の進め方（案）



《 備考 》

小町大路に関連する沿道組織※

沿道自治会等		沿道商店会	
対象数	名称	対象数	名称
7	横町町内会 小町上町明光自治会 小町二丁目東自治会 小町上町東地区街灯会 小町元町町内会 大町八雲自治会 大町米町自治会	2	鎌倉横小路振興会 大町商店会

- 事業着手の予算措置を行うため、10 月頃までに計画の見通しを得る
- 事業の実施主体となる道路課との連携を図る
- ワークショップの中で、現地調査等を行い詳細なヒヤリマップ等を作成する
- 事務局が作成する計画素案（議論のための原案）は、第 1 回のワークショップ（地域住民との現地確認）の結果や整備優先道路の評価で収集する基礎データを基に作成する
- 社会実験に用いるハンプ（凸部）は、国土交通省等からの借用を想定し実施する

※現段階の調査に基づくものであり、個別に自治会等へアプローチしていく際には追加・変更等する場合があります。