

鎌倉市交通計画検討委員会

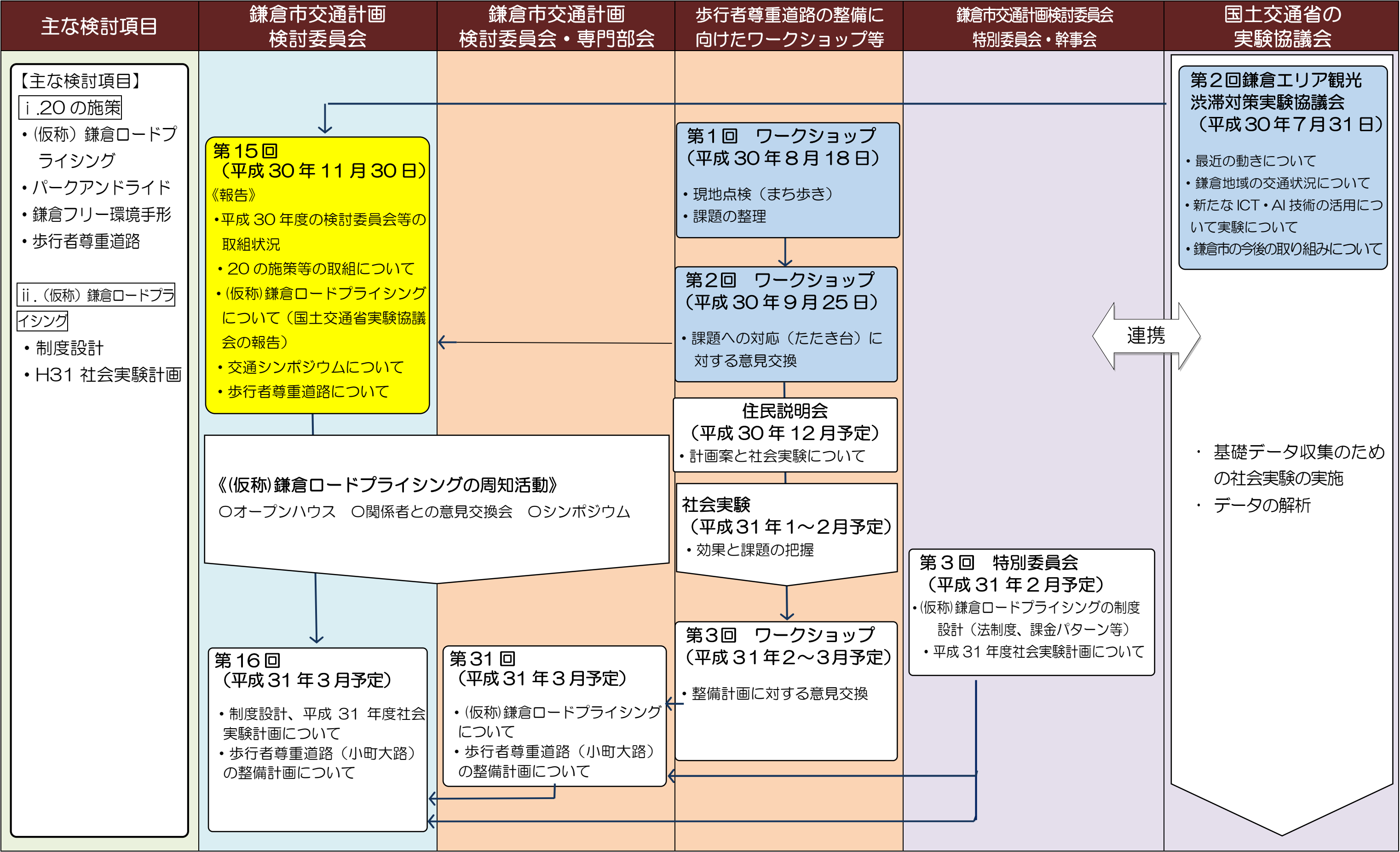
【第15回】

(目次)

1. 平成30年度の検討委員会等の取組状況	1
2. 20の施策等の取組について	2
3. (仮称)鎌倉ロードプライシングについて（国土交通省実験協議会の報告）	4
4. 交通シンポジウムについて	8
5. 歩行者尊重道路について	9
1) 昨年度までの検討結果	9
2) 第1回ワークショップのまとめ	10
3) 第2回ワークショップのまとめ	11

平成30年11月30日（金）

1. 平成 30 年度の検討委員会等の取組状況



2. 20 の施策等の取組について

凡例



: 平成 30 年度に重点的に取り組む事業

検討、調整・協議

策定、実施

* 点線は必要に応じ実施

項目	取組状況	主な検討課題	スケジュール		
			平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度以降
首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の整備 (藤沢 IC～釜利谷 JCT:横浜環状南線及び横浜湘南道路)	事業着手	—	事業中		完了（H32 年度予定）
鎌倉地域の地区交通計画	平成 27 年 3 月 中間とりまとめの作成	—		策定（3 月） ▲（仮称）鎌倉ロードプライシングの実施方針を反映する方針	
20 の施策等	(仮称) 鎌倉ロードプライシング	◆課金の詳細等	設度設計 社会実験の準備	実施に向けた準備 社会実験の実施 課金システムのオペレーション等の検証 ★国の社会実験の動向を踏まえ、スケジュールについては今後必要に応じて調整する	実施は全て 予定を含む 実施 特に関連づけて実施が必要
	パークアンドライド	◆駐車時間の延長 ◆夏期の運用 ◆新規駐車場の確保	既存施設の改善策の検討、朝比奈方面の駐車場確保に関する関係者との調整・協議 →駐車場の設計 パークアンドライド駐車場の確保		実施
	シャトルバス（パークアンドライド駐車場と観光拠点等の連絡）	◆在来の路線バスの活用	パークアンドライドの駐車場整備に合わせて必要に応じて整備、交通事業者との調整・協議		実施
	バス専用レーン	◆一般車への影響確認、交差点処理 ◆実施時期	実施の場合：（交通管理者、道路管理者、交通事業者との調整・協議） バス専用レーンの設計 ★（仮称）鎌倉ロードプライシング導入後のバスの所要時間の短縮効果を踏まえつつ、さらにバス専用レーンを導入した場合の効果と課題を予測		実施
	鎌倉フリー環境手形	◆平成 28 年度利用促進に向けた案内ポスターの作成 ◆協賛店拡充（昨年比約 10 店舗増）	◆協賛店や利用できる交通機関拡大等	交通事業者等との調整・協議 調整・協議が整い次第実施	
	乗合タクシー	◆平成 24 年 10 月 20 日から 26 日までの 7 日間、住友常盤自治会で試験運行	◆運行経費の確保 ◆運行形態や契約の工夫	交通事業者や地元との調整・協議 調整・協議が整い次第実施	
	歩行者尊重道路	◆平成 28 年度に再検討し新規道路の位置づけ、整備計画を作成 ◆平成 29 年度に小町大路を優先整備路線に位置付け、小町大路のワークショップを開催 ◆ワークショップの状況や社会実験等の検討内容を住民に周知するため「小町大路の歩行環境改善だより」を発行	◆小町大路の整備に係る実施計画	小町大路の整備計画 事業の実施（小町大路） 他の箇所に展開 地元、交通管理者、道路管理者との調整・協議	

次頁に
続く

凡例



：平成 30 年度に重点的に取り組む事業

検討、調整・協議

策定、実施

* 点線は必要に応じ実施

項目	取組状況	主な検討課題	スケジュール		
			平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度以降
20 の施策等	ゾーンシステム (仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金箇所の設置が困難な地区(由比ガ浜地区等)において、課金逃れ等を防ぐため、交通規制等を実施	◆(仮称)鎌倉ロードプライシングの課金箇所に合わせた具体的な計画の検討	(仮称) 鎌倉ロードプライシングの課金箇所の検討	実施の場合：(地元、交通管理者、道路管理者との調整・協議) 対象エリア、施策の検討	実施
	江ノ電踏切と連動した信号処理(下馬交差点)	◆平成 28 年 9 月に実施した交通量調査結果による下馬交差点の交差点解析を実施 ◆信号の表示パターンを修正し交通処理能力の向上を検討	◆信号の表示パターンを調整	実施の場合：(交通管理者、道路管理者、交通事業者との調整・協議) 具体的な信号改定、踏切遮断時間変更等の検討	実施
	総合的な交通情報	◆鎌倉市ホームページやツイッターに交通情報を掲載	◆公共交通への転換を促す効果的な情報提供 ◆観光情報等と一体となった情報提供	◆(仮称) 鎌倉ロードプライシング導入後のバスの所要時間の短縮効果を踏まえつつ、信号の表示パターンを変更した場合の効果と課題を予測	特に関連づけて実施が必要
	プロモーション	◆交通計画ニュースの発行 ◆平成 26 年 5 月 3 日～5 日(3 日間) 新規循環バス「スーバ」の社会実験の実施 ◆平成 29 年 5 月 6 日,平成 30 年 5 月 3 日～4 日の 10 時～16 時に江ノ電の住民優先入場実験の実施	◆社会実験等の参加型イベントの継続開催 ◆鎌倉が紹介された旅番組の最後に公共交通の利用を呼びかける	◆市内機関との調整・協議 調整・協議が整い次第実施	
	民間駐車場を活用したパークアンドライド	◆事業者へのヒアリングを実施し実施条件の確認	◆一定期間の継続性の担保 ◆稼働率の向上 ◆発券機・システム費用等の費用分担	◆関係機関との調整・協議 調整・協議が整い次第実施	
	新規循環バス「スーバ」	◆平成 26 年 5 月 3 日～5 日(3 日間) 社会実験を実施 ◆検討課題の整理	◆久木踏切の円滑な通行の確保 ◆費用対効果の検証 ◆路線バスの再編	◆返子市、神奈川県、交通管理者、交通事業者との調整・協議	
	地域公共交通の輸送力の増強	◆平成 28 年 9 月に実施した来訪者アンケート調査結果による自動車からの転換利用者の把握	◆(仮称)鎌倉ロードプライシングに伴う転換交通に対応する輸送力の確保	交通事業者等との調整・協議	実施
	交通市民憲章(案)	◆平成 28 年 11 月に検討委員会案を作成 ◆交通計画ニュースを通じた市民意見の募集	◆	交通市民憲章制定の検討	

3. (仮称)鎌倉ロードプライシングについて（国土交通省実験協議会の報告）

鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会とは

国土交通省では、ICT・AI等の革新的な技術を活用し、警察や観光部局とも連携しながら、エリアプライシングを含む交通需要制御などのエリア観光渋滞対策の実証実験を実施する2地域（鎌倉市、京都市）を選定。
実験実施地域として選定された鎌倉において、実験内容の検討・分析や関係機関との調整を行うため、有識者や関係機関により構成される「鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会」を設置。

鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会
委員名簿

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
五十嵐 一夫	国土交通省 関東地方整備局 道路部 道路計画第二課 課長
下坪 賢一	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
星名 隆	神奈川県 県土整備局 都市部 交通企画課 課長
市川 喜久男	神奈川県 県土整備局 藤沢土木事務所 所長
藤田 和久	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
宮村 栄	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
比留間 彰	鎌倉市 共創計画部 部長
小池 忠紀	(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
真野 祐司	東日本旅客鉄道(株) 鎌倉駅長
佐藤 克久	江ノ島電鉄(株) 鉄道部 旅客課長
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2回鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会名簿より

■第1回 鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会（平成29年12月12日(火)）

- 議事：1. 協議会の設置について
2. ICT・AIを活用したエリア観光渋滞対策について
3. 鎌倉市における提案内容について
4. 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
5. 今後の進め方について

議事要旨：

- ・会長は埼玉大学大学院理工学研究科 久保田 尚教授が選任。
- ・既存のETC2.0データの分析結果から、鎌倉地域における平均的な渋滞発生状況、観光時期別の渋滞発生状況、アジサイ期（6月）休日の渋滞の発生位置、向き、発生時刻、継続時間等が確認。
- ・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。
- ・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。

■第2回 鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会（平成30年7月31日(火)）

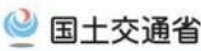
- 議事：1. 最近の動きについて
2. 鎌倉地域の交通状況について
3. 新たなICT・AI技術の活用について
4. 鎌倉市の今後の取り組みについて

議事要旨：

- ・ICT・AIなどの革新的技術を活用した、交通需要調整のための料金施策を含めた面的な観光渋滞対策の導入を推進することが「未来投資戦略2018（平成30年6月15日閣議決定）」等に位置付けられたことを報告。
- ・鎌倉地域における可搬型ETC2.0路側機やAIカメラの設置状況と、これにより得られたデータ等に基づく分析結果が示された。渋滞や交通安全、救急搬送、消防、公共交通機関の観点からの市民の生活への影響を示すことができているとの意見があった。
- ・北鎌倉から流入する車両の休日のETC車載器の搭載率が約7割であったことが報告。
- ・神奈川県警より、光ビーコンを活用した交通流分析例について報告があり、今後も市、県や国の取組に対し引き続き協力していきたいとの発言があった。
- ・鎌倉市から、ロードプライシングの認知と理解に向け、シンポジウムなどの取り組みを進める方針であることが報告。

最近の動きについて

政府の取組方針



○平成30年6月15日に「未来投資戦略2018—「Society 5.0」「データ駆動型社会」への変革—」が閣議決定され、観光地における交通需要調整のための料金施策検討が位置付けられている。
○同日、閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2018」(骨太方針)においても、位置づけられている。

未来投資戦略2018【抜粋】
—「Society 5.0」「データ駆動型社会」への変革—

第2 具体的施策

1. Society 3.0の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」等

[3]「行政」「インフラ」が変わる

2. 次世代インフラ・メンテナンス・システムの構築等インフラ管理の高度化

(3)新たに講ずべき具体的施策

ii)交通・物流に関する地域の社会課題の解決と都市の競争力の向上

- 観光地域において地域・資源を楽しむ質のよい移動を実現するため、ICT・AIなどの革新的技術を活用し、交通需要調整のための料金施策を含めた面的な観光渋滞対策の導入を推進する。

[4]「地域」「コミュニティ」「中小企業」が変わる「行政」「インフラ」が変わる

4. 観光・スポーツ・文化芸術

(3)新たに講ずべき具体的施策

i)観光

③すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境

エ)高速交通網の活用による「地方創生回廊」の完備

- 道の駅のインバウンド対応の促進、高速道路周遊バスの充実、高速道路ナンバリングの普及、ETC2.0等を活用したピンポイント事故対策の実施、交通需要調整のための料金施策の検討などの取組を推進する。

経済財政運営と改革の基本方針2018【抜粋】

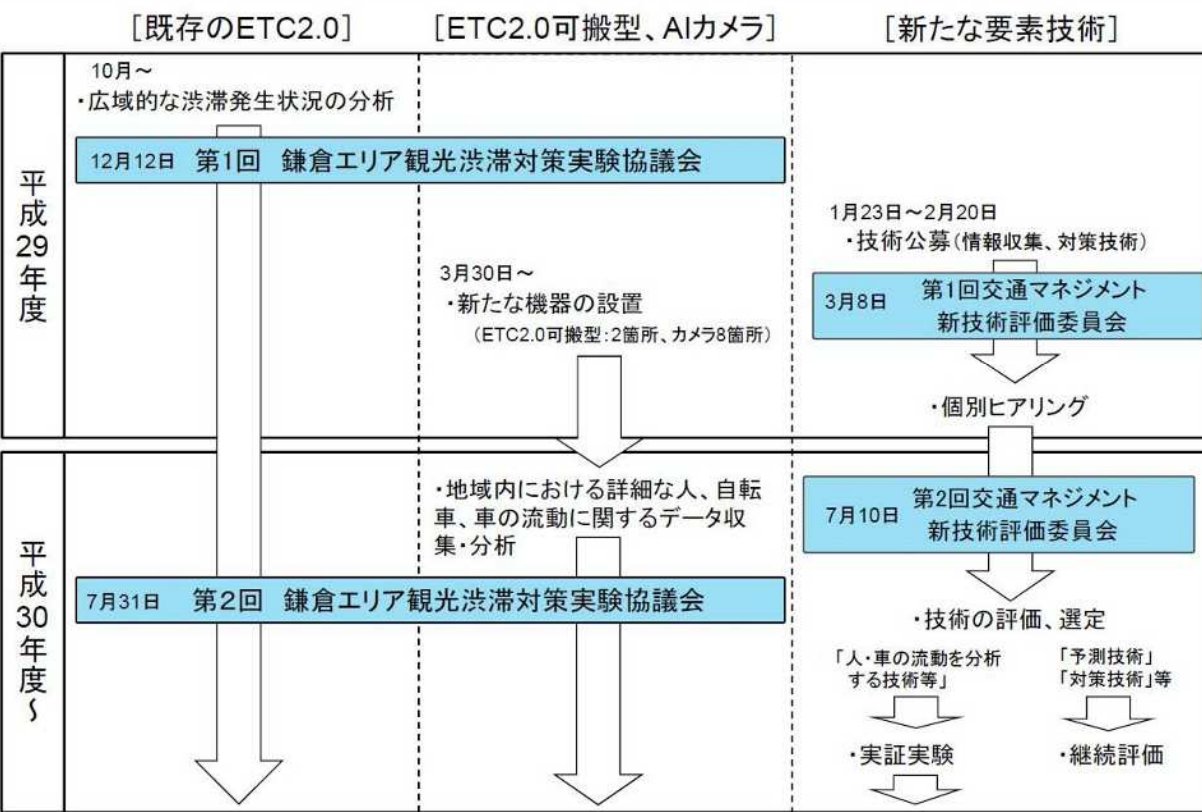
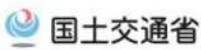
第3章「経済・財政一体改革」の推進

5. 歳出改革等に向けた取組の加速・拡大
(既存資源・資本の有効活用等による歳出改革)

既存資源・資本の有効活用等により、財政が厳しい中であっても必要な再投資を可能とするともに、中期にわたる円滑な取組を強化するなどの予算上の対応を工夫しつつ、賢い予算支出を実現する。

受益者負担にも配慮しつつ、電波利用料収入やコンセッション収入などを増加させる方策を検討し、これらの収入により確保した財源を、将来必要となる投資等に有効活用するとともに、PDCAを構築し、しっかり評価する。また、生産性向上、観光促進等のため、交通需要調整のための料金施策の検討を推進する。

鎌倉におけるエリア観光渋滞対策実験の取組状況



地域・資源を楽しむ質のよい移動の実現

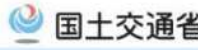
H30.4.17内閣府「未来投資会議 構造改革推進委員会」
「地域経済・インフラ」分科会 資料抜粋

【1】観光地域

重点的に取り組む観光地域では、訪日観光客の増加も睨みつつ、自動車・歩行者・公共交通など総合的な対策を、産学官連携の下でETC2.0やAI等も活用した共通情報基盤を構築しながら推進し、地域・資源を楽しむ質のよい移動の実現が必要。



新たな機器の設置(設置位置図)



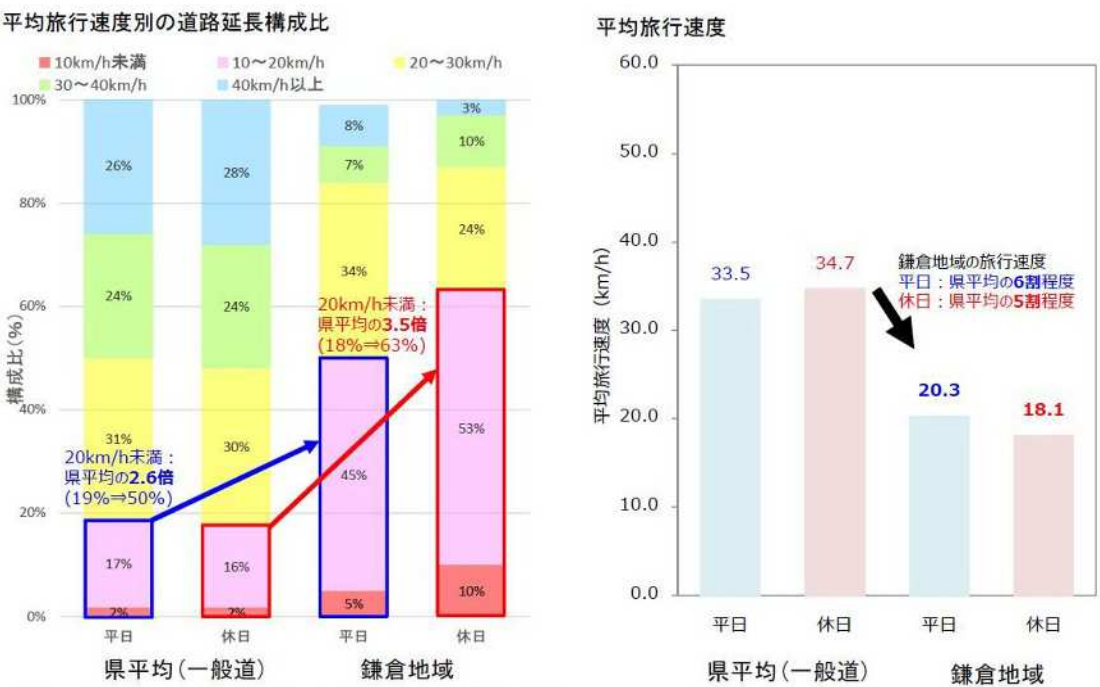
○3月以降、鎌倉地域内で順次、観測機器を設置。
○7月現在、ETC2.0可搬型路側機を2箇所、カメラを8箇所を設置し、データ収集中。



鎌倉地域の交通状況について

渋滞の発生状況(年間平均)

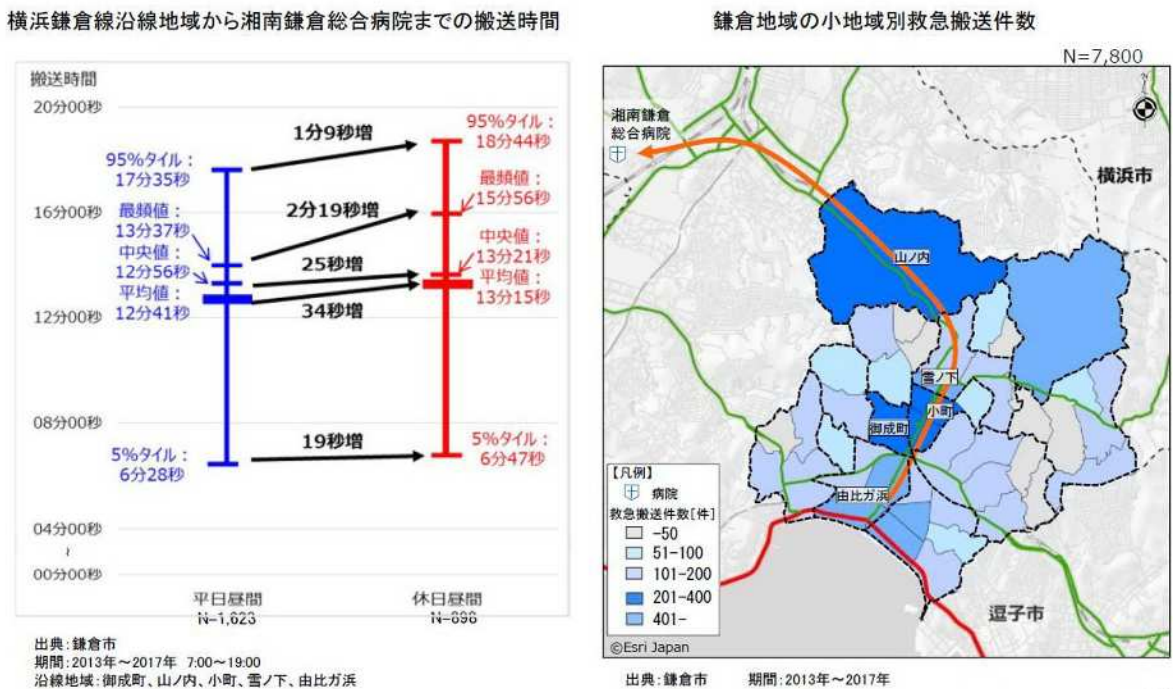
○旅行速度20km/h未満の道路延長の割合は県平均の約3倍。休日は平日を下回り、約6割に達する。
○平均旅行速度も県平均の5～6割程度にとどまる。



※データ：ETC2.0プローブ情報 (2017.4～2018.3) 7:00～19:00の12時間平均旅行速度
※対象路線：道路交通センサスの対象路線 (一般道) 鎌倉地域の対象路線は国道134号、(主)横浜鎌倉線、(主)藤沢鎌倉線、(一)金沢鎌倉線、(一)鎌倉葉山線

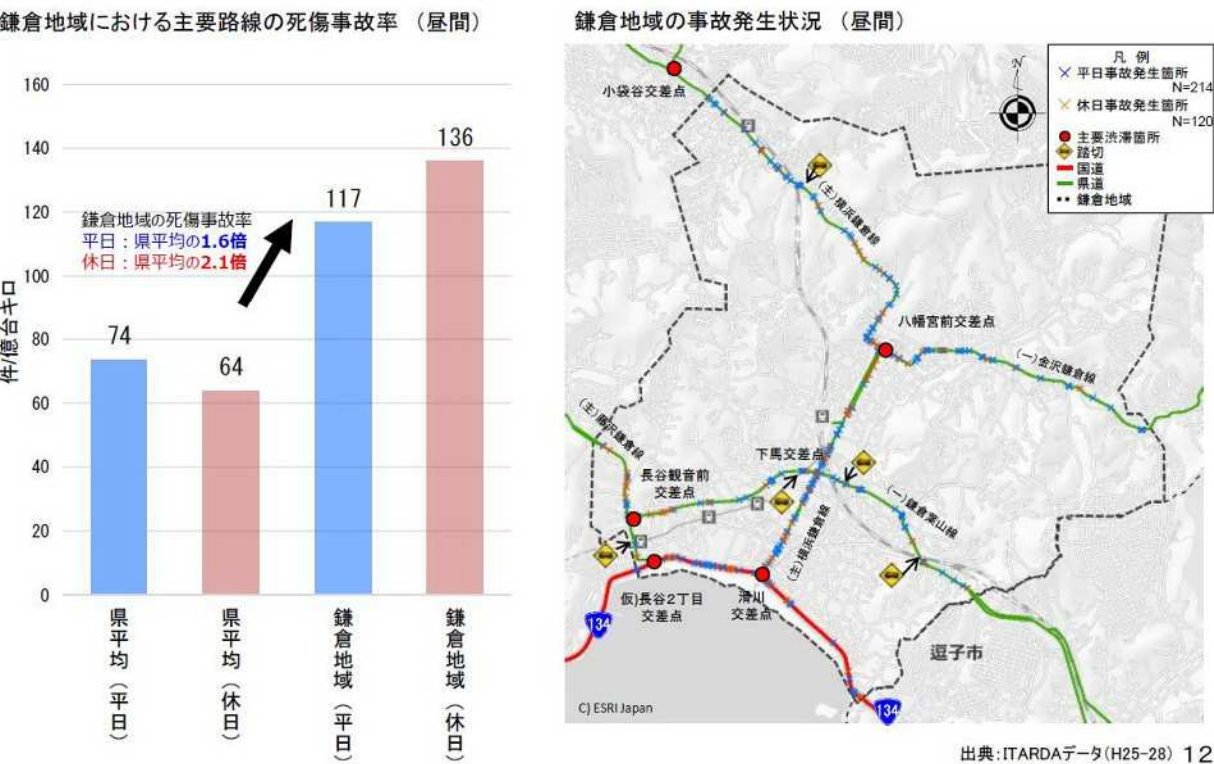
救急搬送の所要時間

○湘南鎌倉総合病院への救急搬送の所要時間は、平日に比べ休日で増加し、時間信頼性も低下。



死傷事故の発生状況(年間)

○鎌倉地域の主要路線の死傷事故率は、県平均と比較して約1.5～2倍と高く、平日と比べ休日が高い。



消防の出動時の到着までの旅行速度

○消防の出動時の現場到着までの旅行速度は、平日に比べ休日は約半分に低下。

平休	No	発生場所	消防署名	出動時刻 (時 分)	到着時刻 (時 分)	所要: 分	旅行速度 (km/h)	速度平均 (km/h)
平日	1	山ノ内	大船消防署	8:28	8:35	7	14.6	17.8
	2	扇ガ谷二丁目	鎌倉消防署	10:03	10:10	7	17.1	
	3	山ノ内	浄明寺出張所	10:14	10:21	7	38.6	
	4	大町一丁目	鎌倉消防署	11:57	12:02	5	13.2	
	5	材木座六丁目	鎌倉消防署	12:58	13:01	3	19.0	
	6	山ノ内	大船消防署	13:25	13:32	7	14.6	
	7	材木座五丁目	鎌倉消防署	15:50	15:53	3	8.0	
	8	二階堂	浄明寺出張所	16:54	17:01	7	17.1	
休日	9	御成町	鎌倉消防署	11:05	11:11	6	9.0	9.9
	10	由比ガ浜四丁目	鎌倉消防署	12:04	12:06	2	9.0	
	11	浄明寺一丁目	浄明寺出張所	14:03	14:09	6	15.0	
	12	材木座三丁目	鎌倉消防署	14:33	14:36	4	6.8	

※旅行速度は、発生場所の地域の代表的な地点を設定し、各消防署からの最短距離により推計したもの

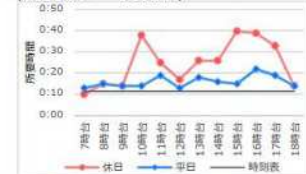
鎌倉地域の交通状況について

バスの運行状況(アジサイ期・流出)

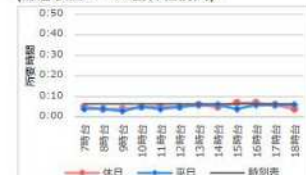
○鎌倉駅から北鎌倉、朝比奈、長谷方面に向かうバスは平日に比べ休日の所要時間が増加。

時間帯別のバス所要時間

○鎌倉駅東口～北鎌倉方面
(鎌倉駅東口～小袋谷間)



○鎌倉駅西口～長谷大谷戸方面
(鎌倉駅西口～八雲神社前間)



○鎌倉駅東口～長谷観音・大仏方面
(鎌倉駅東口～火の見下間)



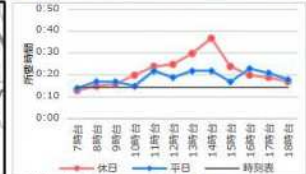
バス運行路線



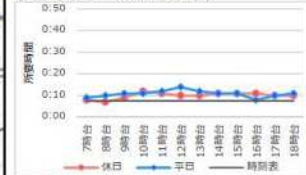
バス定員を80人(鎌倉駅西口～長谷大谷戸方面は40人)とした
各時間帯の全運行経路について任意の運行車両を1時間に1台上下別にサンプリングし、
各時間帯で乗車率が最大の区間の数値をグラフ化
休日…H30.6.24(日)・平日…H30.6.27(水)

時間帯別のバス所要時間

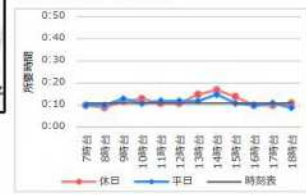
○鎌倉駅東口～朝比奈方面
(鎌倉駅東口～鎌倉霊園正門前太刀洗間)



○鎌倉駅東口～名越方面
(鎌倉駅東口～緑ヶ丘入口間)



○鎌倉駅東口～小坪方面
(鎌倉駅東口～飯島間)



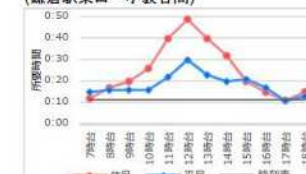
H30.6.24 国土交通省横浜国道事務所調査結果 18

バスの運行状況(アジサイ期・流入)

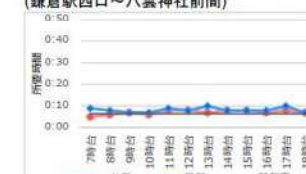
○北鎌倉、朝比奈、長谷方面から鎌倉駅に戻るバスも休日に所要時間が増加。

時間帯別のバス所要時間

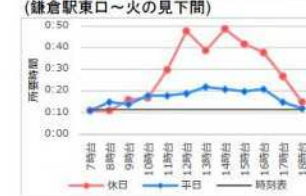
○鎌倉駅東口～北鎌倉方面
(鎌倉駅東口～小袋谷間)



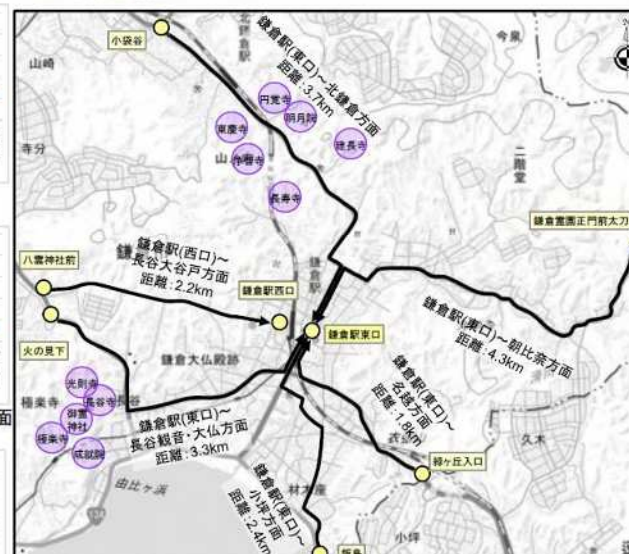
○鎌倉駅西口～長谷大谷戸方面
(鎌倉駅西口～八雲神社前間)



○鎌倉駅東口～長谷観音・大仏方面
(鎌倉駅東口～火の見下間)



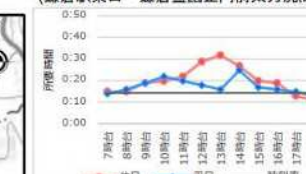
バス運行路線



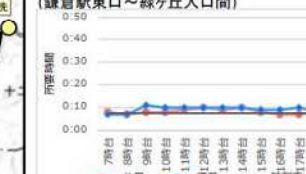
バス定員を80人(鎌倉駅西口～長谷大谷戸方面は40人)とした
各時間帯の全運行経路について任意の運行車両を1時間に1台上下別にサンプリングし、
各時間帯で乗車率が最大の区間の数値をグラフ化
休日…H30.6.24(日)・平日…H30.6.27(水)

時間帯別のバス所要時間

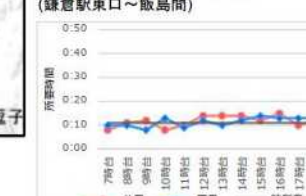
○鎌倉駅東口～朝比奈方面
(鎌倉駅東口～鎌倉霊園正門前太刀洗間)



○鎌倉駅東口～名越方面
(鎌倉駅東口～緑ヶ丘入口間)



○鎌倉駅東口～小坪方面
(鎌倉駅東口～飯島間)



H30.6.24 国土交通省横浜国道事務所調査結果 20

バスの乗車状況(アジサイ期・流出)

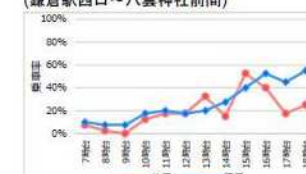
○鎌倉駅～北鎌倉・朝比奈・長谷方面に向かうバスの乗車率は、概ね平日より休日の方が高い。
○江ノ電が最も混雑している休日15時台は、並行路線(鎌倉駅～長谷方面)の乗車率も高い。

時間帯別のバス乗車状況

○鎌倉駅東口～北鎌倉方面
(鎌倉駅東口～小袋谷間)



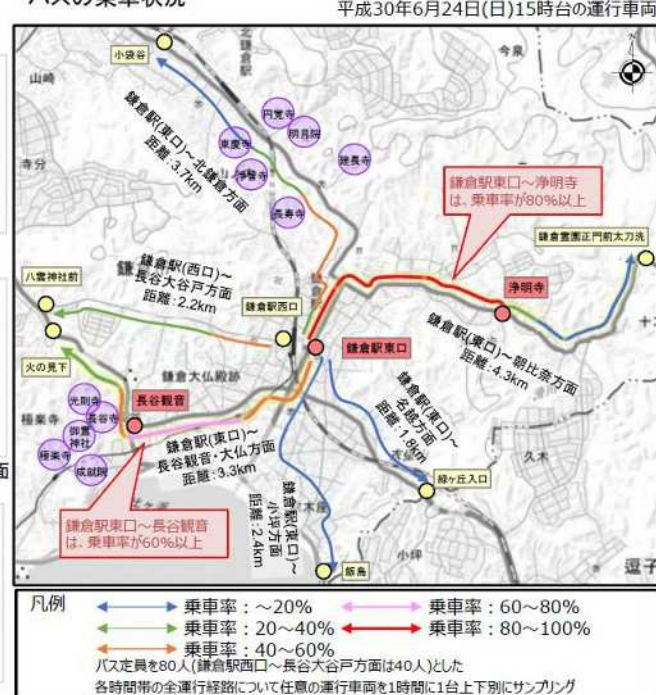
○鎌倉駅西口～長谷大谷戸方面
(鎌倉駅西口～八雲神社前間)



○鎌倉駅東口～長谷観音・大仏方面
(鎌倉駅東口～火の見下間)

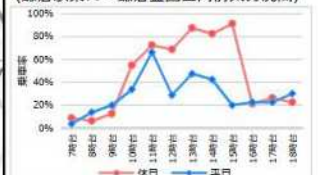


バスの乗車状況

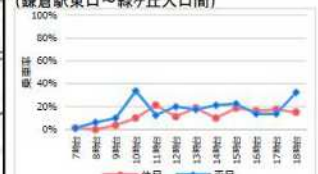


時間帯別のバス所要時間

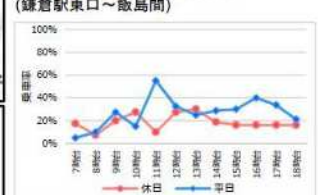
○鎌倉駅東口～朝比奈方面
(鎌倉駅東口～鎌倉霊園正門前太刀洗間)



○鎌倉駅東口～名越方面
(鎌倉駅東口～緑ヶ丘入口間)



○鎌倉駅東口～小坪方面
(鎌倉駅東口～飯島間)



H30.6.24・27 国土交通省横浜国道事務所調査結果 19

バスの乗車状況(アジサイ期・流入)

○朝比奈方面から鎌倉駅に戻る路線は、休日午後の時間帯(13時台～15時台)に乗車率が80%程度と高くなっている。
○江ノ電が最も混雑している休日15時台は、並行路線(鎌倉駅～長谷方面)の乗車率も高い。

時間帯別のバス乗車状況

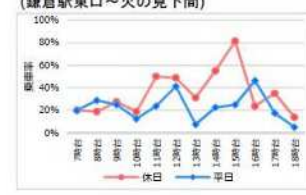
○鎌倉駅東口～北鎌倉方面
(鎌倉駅東口～小袋谷間)



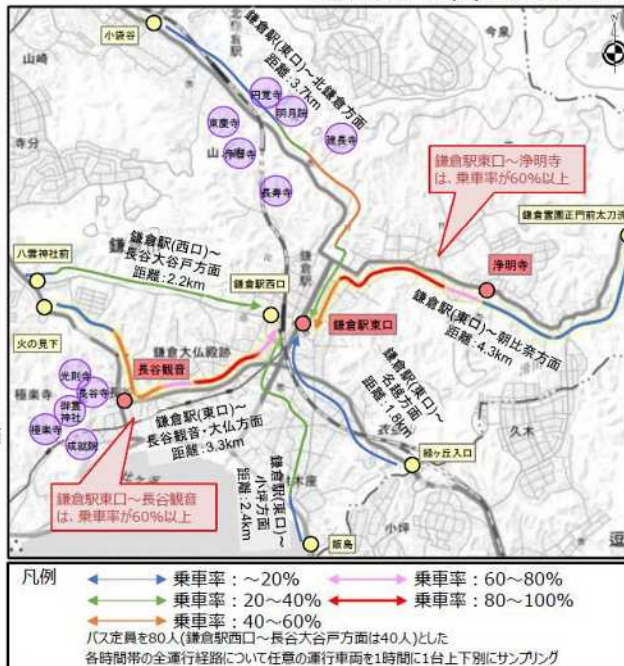
○鎌倉駅西口～長谷大谷戸方面
(鎌倉駅西口～八雲神社前間)



○鎌倉駅東口～長谷観音・大仏方面
(鎌倉駅東口～火の見下間)

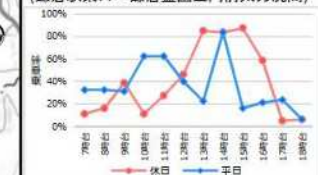


バスの乗車状況

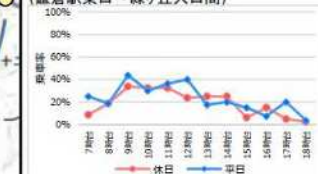


時間帯別のバス所要時間

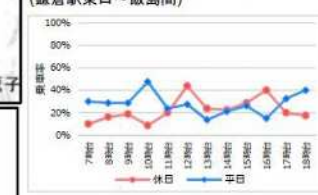
○鎌倉駅東口～朝比奈方面
(鎌倉駅東口～鎌倉霊園正門前太刀洗間)



○鎌倉駅東口～名越方面
(鎌倉駅東口～緑ヶ丘入口間)



○鎌倉駅東口～小坪方面
(鎌倉駅東口～飯島間)



H30.6.24・27 国土交通省横浜国道事務所調査結果 21

4. 交通シンポジウム等について

《概要》

鎌倉市が取り組んでいるロードプライシングの検討内容について、広く市民に周知するとともに、本施策がまちを良くするための施策であることを知って頂く目的で実施するものでその手法については次のとおりです。

手法	オープンハウス 意見交換会 シンポジウム
対象	市民 事業者・自治会 市民+事業者・自治会

《オープンハウスとは》

鎌倉市役所や支所等でロードプライシングの検討内容についてパネルを展示し、市民に対し取組みについて理解を深めてもらう目的で実施します。

《意見交換会とは》

商工業者や自治会に対し、ロードプライシングの必要性や導入までのスケジュールを示したうえで、率直な意見交換をして鎌倉でのロードプライシングがより良いものになるよう実施します。

《シンポジウムとは》

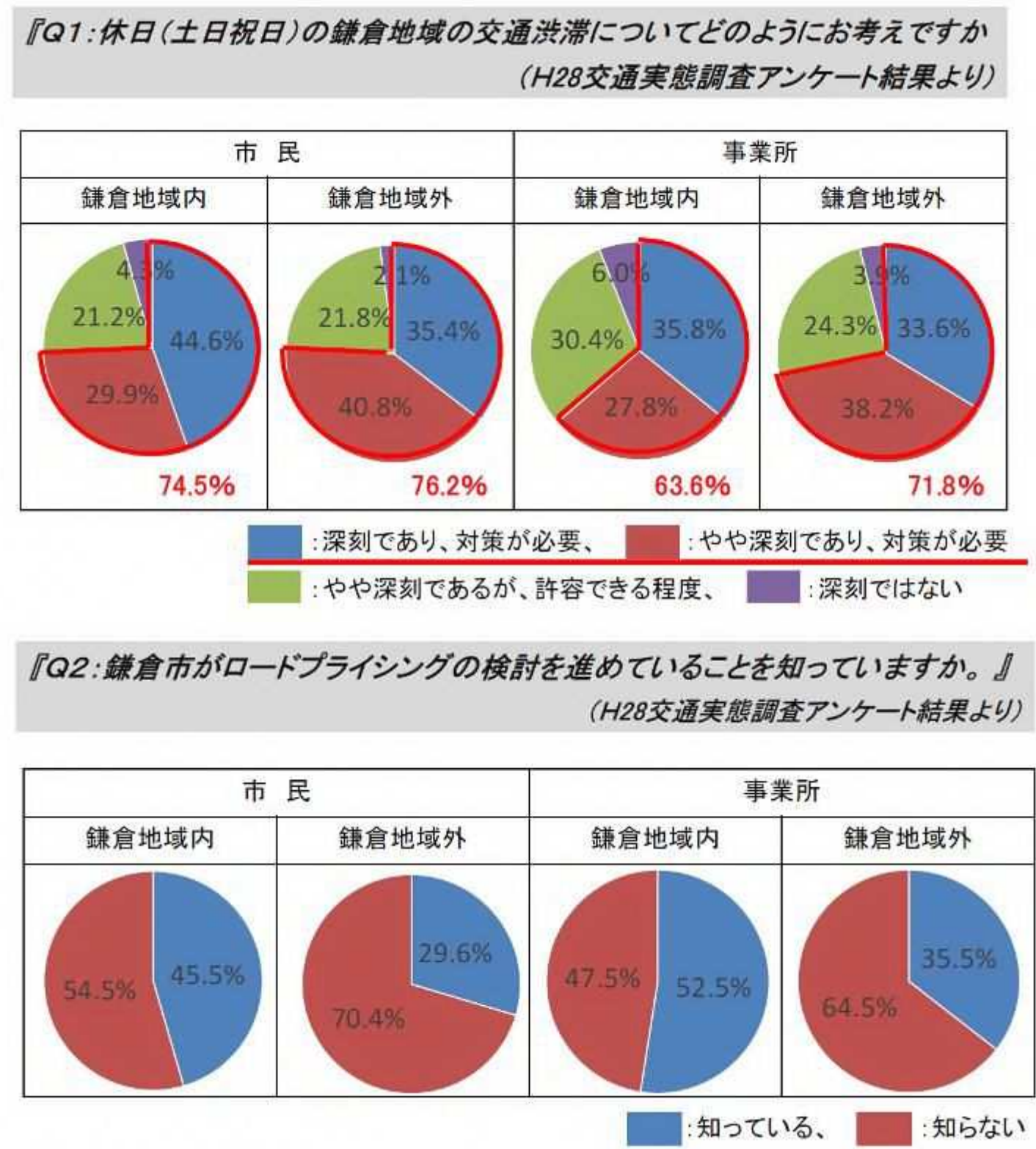
オープンハウスや意見交換会を踏まえて市民、事業者及び自治会を含めた全鎌倉市民を対象に実施します。構成は基調講演とパネルディスカッションを実施する予定です。

基調講演：鎌倉市長、学識経験者

パネルディスカッション：鎌倉市長、学識経験者 など

開催案内については今後、広報かまくらやホームページ等で周知していきます。

ロードプライシングの認知と理解に向けて



出典：「第2回鎌倉エリア観光渋滞対策実験協議会」 資料5

5. 歩行者尊重道路について

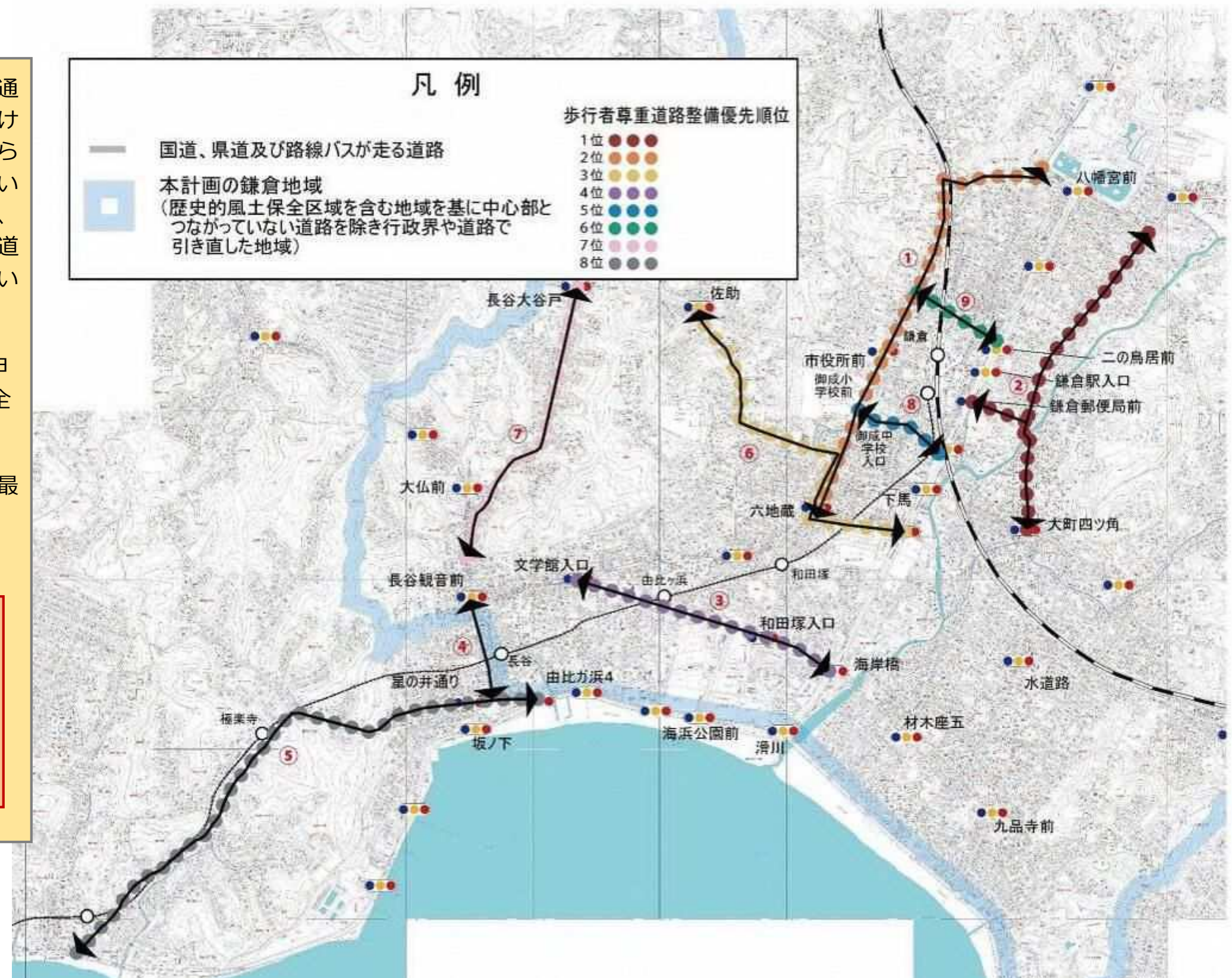
昨年度の検討委員会で最初に計画を進めることを決定した『小町大路(辻説法通り)』についてこれまで2回ワークショップを開催し、課題の共有や計画づくりについて意見交換を行いました。

1) 昨年度までの検討結果

- 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)における20の施策において、4路線が位置付けられていました。その後、位置付けられている路線の沿道や交通環境の状況を整理し、合計で8路線となりました。(歩行者尊重道路は全9路線ですが地図中④の路線については、長期的な整備が必要なため除外)
- まずは1路線の整備をめざし、ワークショップや社会実験を行いながら歩行者の安全対策を実施します。
- 評価基準により、小町大路の整備計画を最初に策定します。

《評価基準》

- 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



2) 第1回ワークショップのまとめ

【第1回ワークショップ概要】

- ◆日 時：平成30年8月18日(土) 9:30~12:15
- ◆場 所：鎌倉婦人子供会館ホール
- ◆参加者：沿道自治会長、沿道商店会長、学識経験者、鎌倉警察署、市職員他

【ワークショップの流れ】

- ① まち歩き**
道路を普段利用する住民の目線から、自動車や歩行者、自転車の利用実態や危険箇所(ヒヤリハット)等について現地で点検・確認を行いました。
- ② 意見交換**
まち歩き後、気になる問題点や改善策、良い点を出し合い、意見交換をすることで課題意識の共有を行いました。

【ワークショップの主な意見】

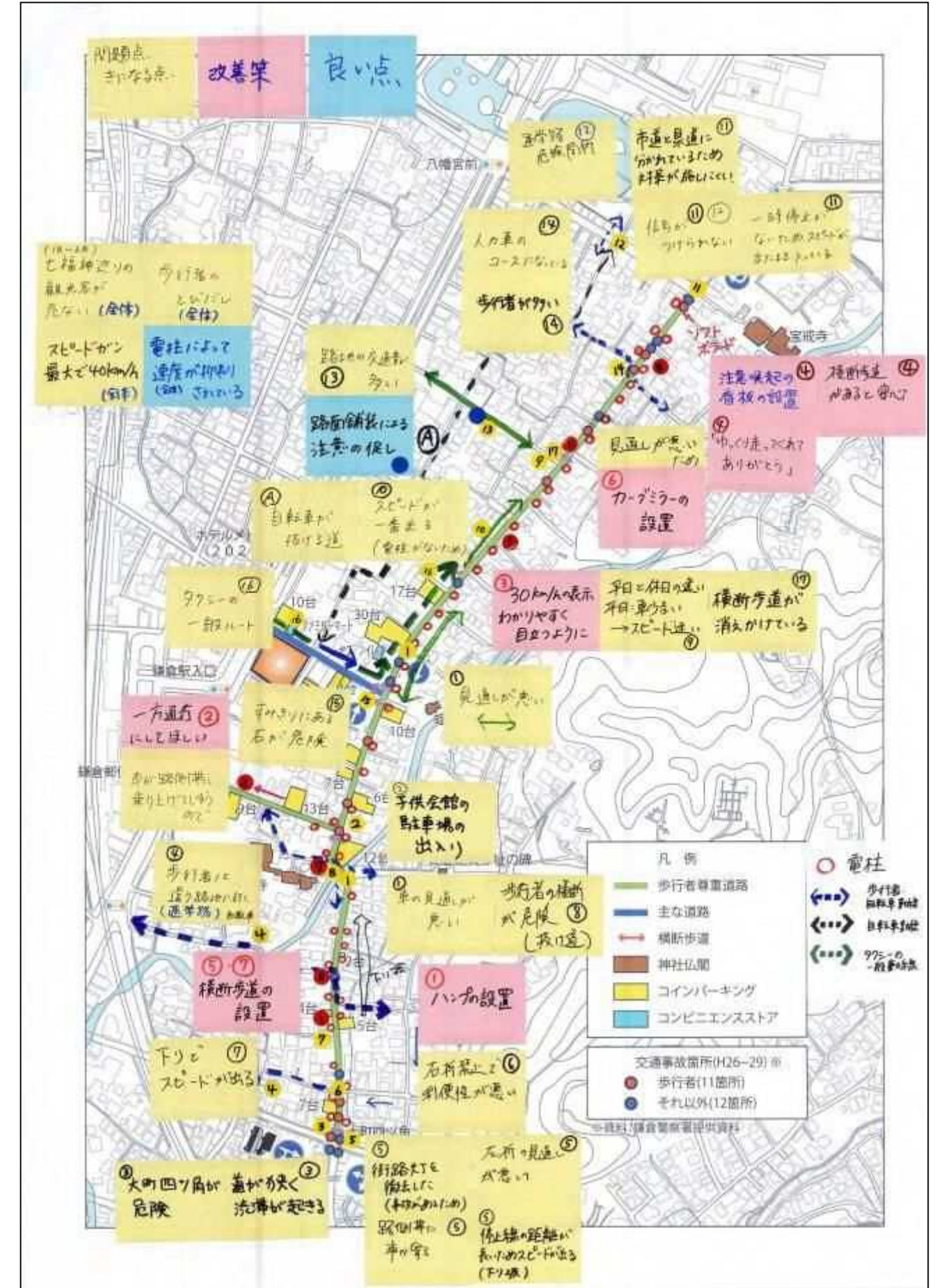
問題点・気になる点について	・路地が多く、歩行者の飛び出しが危険である ・電柱がない箇所や交通量が少ない時のクルマのスピードが速い ・下り坂になっている箇所はクルマのスピードが出る
改善策について	・注意喚起の看板を設置するなど、スピードを落としてもらえるような方法を考えると良いのではないか ・クルマの速度を抑制させる対策が必要である
良い点について	・路地の舗装によって注意喚起されている ・電柱があることでクルマの速度抑制がされている



【まち歩きの様子】



【意見交換の様子】



【第1回ワークショップで作成した課題図】

3) 第2回ワークショップのまとめ

【第2回ワークショップ概要】

- ◆日 時：平成30年9月25日(火) 19:00～21:00
- ◆場 所：鎌倉市役所第4分庁舎2階822会議室
- ◆参加者：沿道自治会長、沿道商店会長、沿道住民、学識経験者、鎌倉警察署、市職員他

【ワークショップの流れ】

①意見交換

第1回ワークショップの意見や「小町大路の歩行環境改善だより(創刊号)」でいただいた問題点への対応策について、事務局が以下の3つに分類しました。

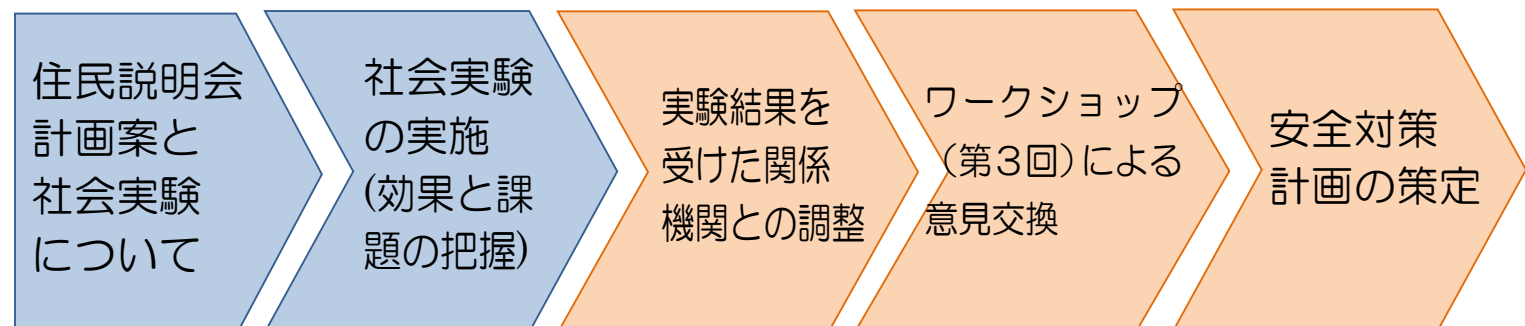
- (1)行政が主体的に進めるもの
- (2)鎌倉市と地域が協働で進めるもの
- (3)地域自らが進めるもの

その中で、第2回ワークショップでは「(2)鎌倉市と地域が協働で進めるもの」「(3)地域自らが進めるもの」に対応するたたき台について、意見交換を行いました。(右図はワークショップで出た意見のまとめ)

【安全対策に関する議論(一部)】

出席者の意見	学識経験者・市のコメント
北側から鎌倉婦人子供会館に向かってスピードを出すクルマが多いため、この区間にハンプを設置するとよいのでは	鎌倉婦人会館の駐車場前に設置をする場合、ハンプと民有地とのすりつけは、排水等の関係が課題になります
ハンプを設置することによって、自宅への車庫入れなどの影響が心配	ハンプを設置する場合、クルマの出入りのない箇所に設置することが基本です
注意喚起などで看板を設置する場合は、小町大路の出入り口だけでなく、人目につきそうな箇所に設置したほうがよい	看板は適切な間隔で設置し、設置数や内容の情報量には注意が必要になります

【今後の進め方】



【第2回ワークショップの整理】



【事務局が作成した「課題への対応のたたき台」に対する意見】