

# 今小路通り歩行者尊重道路

## 専門部会ニュース

新年号(第9号)  
平成19年1月発行  
今小路通り歩行者  
尊重道路専門部会

### 第9回専門部会を12月6日に開催

今回の専門部会は前回同様ワークショップ(第7回)形式で行い内容は、歩行空間の充実を図るための車両動線と交通規制について話し合いました。

#### □ 新たな年を迎えて

#### 専門部会の取組みと進め方

昨年4月26日に今小路通り周辺の13自治会・町内会と6商店会及び市民公募の5名と交通政策研究会メンバー4名で第1回専門部会を開催し、これまでに9回の部会を開催して、委員の方から様々な意見をいただきました。また、10月には御成小学校5年生による「今小路通り探検隊」を組織し「ヒヤリハット地図」の作成を行いました。

暮の第9回専門部会では、「今より歩行空間の充実」といった委員の共通した意見を基に、それぞれの具体的なプランを題材にして計画案に対する1回目の意見交換が行なわれました。

主な意見(詳細は2ページから3ページにかけて記載)は、一方通行などの交通規制による歩行空間の確保やハンブや狭窄などの物理的な仕掛けによるスピード抑制をして歩行者が安全・安心して歩ける道路環境に整備するべきといった建設的な意見が多く出されました。

残念なことですが、昨年の暮から今年にかけて鎌倉署と大船署の管内で3

件の死亡事故がありました。いずれも歩行者と車が関係する事故でした。今小路通りでも何時同じような事故が起きてもおかしくない状況です。(交通安全白書の中で交通事故の特徴の記述がありましたので4ページをご覧ください。)

危険な状況を回避するためには、いろいろな制約を受けることになりま

す。専門部会の中でも、緊急車両(大型レスキュー車)の出入りなど、緊急災害時の問題や今小路通りから若宮大路へのアクセスなどが今以上に悪くなるのではといった生活上の不便さ等の意見がありました。

このような諸課題を考慮しながら今後の計画案作りに活かしていきま

す。新しい年を迎え専門部会は、具体的なプランについて委員の方を中心に議論を重ねると共に、多くの市民の方の意見を聞きながら進めてまいりたいと考えていますので、どうぞよろしくお願いします。

#### 第9回今小路通り歩行者尊重道路専門部会次第

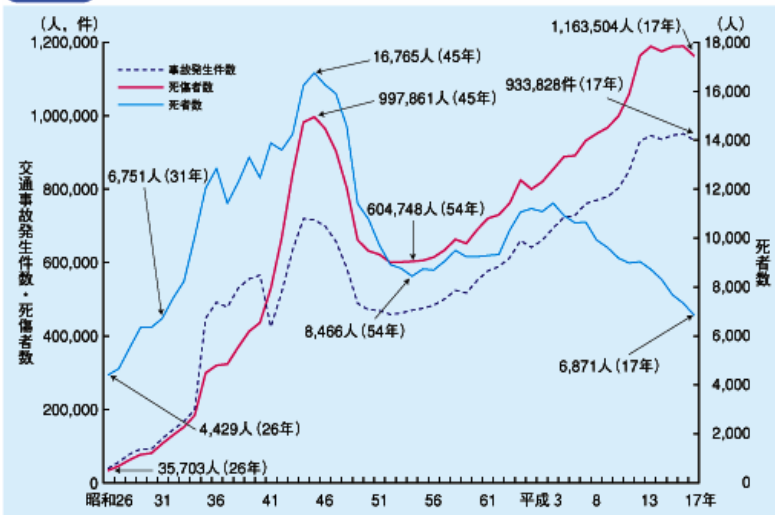
- 1 報告・確認事項
  - 2 ワークショップ ～第7回～
    - ア. 第8回専門部会の検討結果の再確認
    - イ. 整備プランの策定について  
「整備プランの考え方シート」に基づき意見発表  
委員の意見発表に基づき意見交換
  - 3 本日のまとめ
  - 4 その他
- 第10回専門部会の日程等について



## 第 9 回 専 門 部 会 で 委 員 の 方 か ら 提 案 さ れ た 意 見

区 間	提 案	内 容 説 明	委 員 の 意 見
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄の井所を右折禁止により交通量を削減する。</li> <li>・小町通りから左折禁止（平日・休日共）7時～17時</li> <li>・あまり手をかけるべきでない。</li> <li>・鉄の井所に一点式信号を設置する。</li> <li>・川喜多邸付近に「この先道幅狭し」の予告表示をする。</li> <li>・踏切の停止位置を明確に。</li> <li>・踏切付近の優先非優先を明確に表示する。</li> <li>・物理的な仕掛けで車のスピードをコントロールする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量調査では右折が多い。</li> <li>・八幡宮からの進入禁止の時間帯に小町通りからも左折禁止する。</li> <li>・自然にスピードを落とす道路形態である。</li> <li>・17時以降のすれ違いを円滑にするため。</li> <li>・交通規制ではなく、歩行者と車の共存を図ることが大切である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右折禁止にするのであれば、他の箇所から若宮大路に出られるように。</li> <li>・区間6の交通量が増加し歩行者も危険。他の箇所の規制を解除</li> <li>・扇ガ谷へは大回りになる。</li> <li>・地元車や営業車、タクシー等の特認は可能か。</li> </ul>
1、2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行化し段差のある歩道を。</li> </ul>		
2、3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小町踏切の一方通行を逆向きにする。</li> <li>・路側帯をどちらか片方にまとめる。</li> <li>・紀ノ国屋付近は反対側の路側帯を狭め、フェンスを張り出し幅を拡げる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所側から若宮大路へ抜けることが出来き交通量が増えるという弊害がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東京方面からの車は六地藏まで回らなければならない。鉄の井から入れるようにすべき。</li> <li>・若宮大路は常に混んでいるので、出られず渋滞する。</li> <li>・一般的に両側に民家があると難しいと言われている。</li> </ul>
4、5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・佐藤病院の一方通行を逆向きにする。</li> <li>・一方通行化し、ライジングボードを設置する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄の井の右折禁止をしないという条件。</li> <li>・時間帯で車道又は歩道になるよう工夫する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・藤沢方面からの車が増え、御成商店街が分断される恐れがある。</li> <li>・緊急車両の進入に支障がないように車が退避出来るような整備が必要。</li> </ul>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・御成小学校前～六地藏までの一方通行の時間延長（7時30分～14時）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・7時30分～8時30分までの一方通行を低学年の下校時間まで延長する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行の時間を長くすると御成商店街に流入する車が増える恐れがある。また、日、祝日の10時～19時は車両通行止めのため、土曜日は特に流入する恐れがある。</li> <li>・規制時間が長いと地域住民等の負担が大きい。低学年が歩く時間帯に限定すべき。</li> </ul>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・標識やハンプ等で速度を落とす。</li> </ul>		
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ガードレールを設置する。</li> </ul>		
全区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ボード、ゼブラ等により車のスピードを出さないような工夫をする。</li> <li>・全区間のネットワークを考えるべき。</li> <li>・全区間路側帯をカラー舗装する。</li> <li>・路側帯拡幅又はガードレールを可能な限り取り入れ歩行空間を増やす。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩車分離ではなく、全区間、車中心ではなく人が歩く道であることを認識できるようにする。</li> <li>・時間帯を限ると解除後の歩行空間を確保できない。</li> </ul>	
4、5 6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・終日一方通行（方向は今後検討）とし歩行空間を拡充する。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民の合意が得られない。</li> </ul>

第1-1図 道路交通事故による交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移



注 1 警察庁資料による。  
 2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。  
 3 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

(参考・交通安全白書、交通事故総合分析センターHP 資料)

(上記は24時間死者数、30日以内死者数は7,931人：交通安全白書)

■ 年間の交通事故死亡者

平成17年度の年間交通事故死亡者は6,871人、死傷者は1,163,504人

- ・ 死亡者数の3割が・・・歩行者 (その内65%が歩行中の高齢者)
- ・ 子供の歩行中の事故の6割は・自宅から500m以内 (身近な場所が危ない)
- ・ 交通事故の4割は・・・交差点 (状況が複雑、子どもは瞬時に判断・行動できません)

□ 歩行者の事故は身近な場所  
 で

平成18年度の交通安全白書では、死亡事故の3割が歩行者で、その内65%が高齢者です。また、平成16年度の全国調査では、歩行者の事故の4割が交差点で発生し、歩行中の子供の事故は、6割が自宅から500m以内の身近な所で発生しています。  
 ■ キーワードは「歩行者・自宅周辺・交差点」

□ 編集後記

都市の交通渋滞は人間の生活習慣病に似ています。  
 「車を使う」という生活習慣が行き過ぎた結果、その道路が持っている車を流す能力を超えたときに渋滞が始まります。  
 生活習慣病を治すには、治療という方法もありますが、生活習慣を改めることも必要です。  
 都市の場合は、都市計画道路や既存道路の拡幅整備ということが治療にあたり、不要不急の車の使用を自粛することや、公共交通を利用することが生活習慣を改めることにあたります。  
 鎌倉の場合、「古都景観の保全」や「自然環境の保全」などから道路を造るという治療が大変難しい都市です。今一度、「車を使う」という習慣を見直す必要があるのではないのでしょうか。

専門部会への意見募集

「今小路通り歩行者尊重道路専門部会」では、整備計画について皆様からのご意見を募集しています。

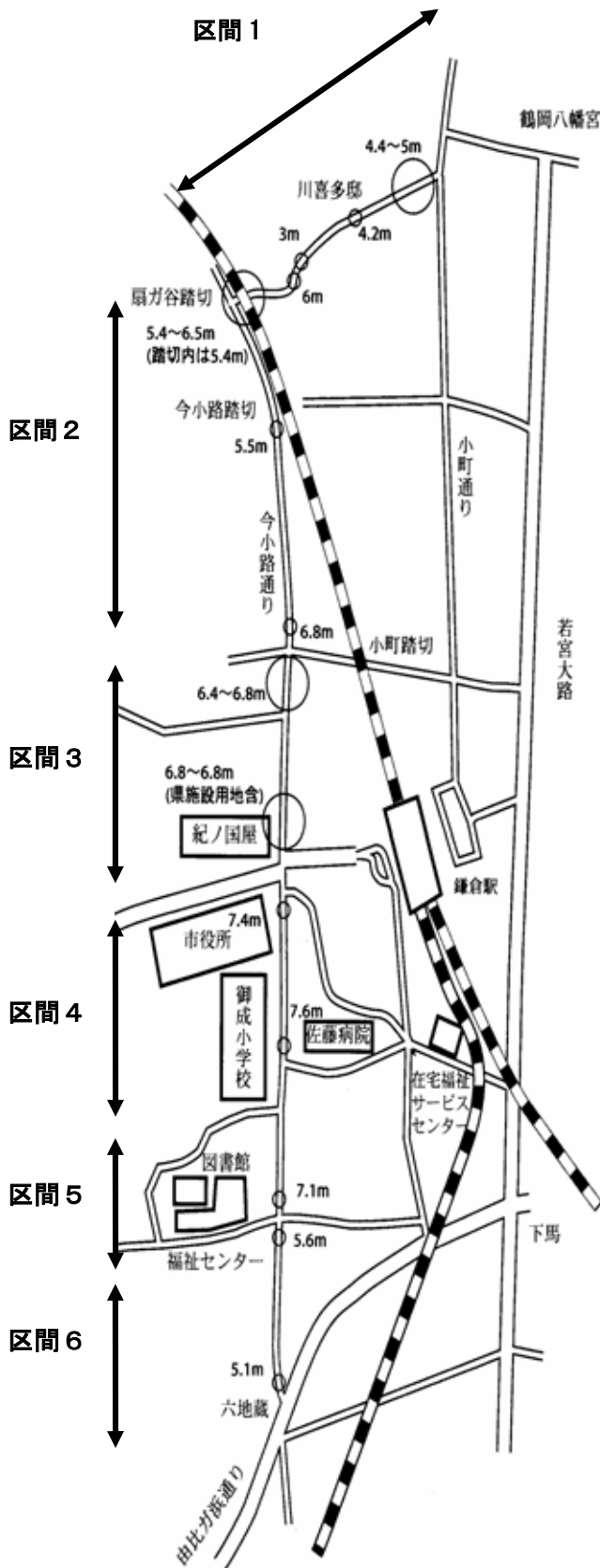
「今小路通り歩行者尊重道路専門部会」事務局(交通政策課)までご意見をお寄せください。

TEL:0467-23-3000 (内線 2511)

FAX:0467-23-8520

E-mail [koutsu@city.kamakura.kanagawa.jp](mailto:koutsu@city.kamakura.kanagawa.jp)

# 今小路通りの案内図と区間割



## 区間 1

(寿福寺～鉄の井)

- ・ 延長約 310m 幅員 3m から 5m
- ・ 交通規制あり (PM 5 時まで県道からの進入規制)
- ・ 観光客が多い

## 区間 2

(寿福寺～小町踏切交差点)

- ・ 延長約 340m 幅員 5.4m から 6m
- ・ 寿福寺前に水路あり

## 区間 3

(小町踏切交差点～市役所前交差点)

- ・ 延長約 210m 幅員 6.4m から 6.8m
- ・ イメージハンプがわかり難い

## 区間 4

(市役所前交差点～図書館入り口)

- ・ 延長約 220m 幅員 7.4m から 7.6m
- ・ 市役所と御成小学校の用地を使用して歩道を拡幅整備 (平成 18・19 年)

## 区間 5

(図書館入り口～御成中学校入り口交差点)

- ・ 延長約 100m 幅員 7.1m から 7.6m

## 区間 6

(御成中学校入り口交差点～六地藏交差点)

- ・ 延長約 180m 幅員 5.1m から 5.6m
- ・ 交通規制あり (AM 9 時まで由比ガ浜大通りからの進入規制)