

今小路通り歩行者尊重道路

専門部会ニュース

第10・11合併号
平成19年3月発行
今小路通り歩行者
尊重道路専門部会

第10、11回専門部会を1月17日と2月21日に開催しました。

第8、9回ワークショップが開かれました。

整備プランの策定について

第10回専門部会では、委員各自が考えた整備プランの追加発表が行われ、それを基に全体会議で意見交換が行われました。

第11回専門部会では、これまでに専門部会委員や御成小学校の5年生から出された様々な意見、提案を整理し、専門部会が中心となって検討を進める事項(表1)と、市が主体となって今後調整していく事項(表2)との区分けを行いました。

専門部会では、「交通規制に関する事項」、「交通規制の検討と道路整備に関する事項」、「ネットワークに関する事項」、「検討を要する道路整備に関する事項」(表1)の4つの事項について検討を行い、歩行者尊重道路の整備計画(案)の策定を進めていくことが確認されました。

また、ワークショップでは、委員から提案された交通規制で、8つの計画課題(図1)を解決できるかどうか、グループで検討を行った後、プランを評価(表3)、発表しました。

専門部会委員から高い評価を得たプランは、終日一方通行にして、歩行空間を拡充するプランと、正月に施行されている交通規制を参考に、土日、休日は車両進入禁止とするプランでした。

第11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
 - ア. 配布資料の確認
 - イ. 第10回専門部会議事録の確認
2. ワークショップ ~第9回~
整備プランの策定について(第3回)
前回のおさらい
解決すべき問題点の整理について
整備プランの検討~グループ別作業~
グループ発表
3. 本日のまとめ
4. その他
第12回専門部会の日程等について

第10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
 - ア. 配布資料の確認
 - イ. 第8・9回専門部会議事録の確認
2. ワークショップ ~第8回~
整備プランの策定について(第2回)
前回のおさらい
整備プランの考え方について
~追加意見発表と全体会議~
整備プランの検討~グループ別作業~
3. 本日のまとめ
4. その他
第11回専門部会の日程等について

ア．交通規制に関する事項（全体集計表）

<提案事項>		課題							
1	鉄の井から八幡宮への右折禁止により交通量を削減する。併せて小町踏切の扇ガ谷から左折を可とする。	1	3	10	3	2	1	2	
2	小町通りからの左折禁止。(7時～17時)	2	5	8	8	3		3	
3	小町踏切の一方通行を逆向きにする。 (鉄の井を右折禁止にする場合)	1	5	4	1	5	1	3	
4	佐藤病院の一方通行を逆向きにする。 (鉄の井の右折禁止をしないという条件)	1	5	3	5	4	1	3	1
5	御成小学校から六地藏までの一方通行の時間の延長。(7時30分～14時)	1	3	3	3	2	2	7	7
6	終日一方通行(方向は今後検討)とし、歩行空間を充実する。(区間1,2,5,6)	1	4	8	7	7	7	7	9
7	正月に規制されている交通規制を参考に、土日休日は車両進入禁止とする。(区間4,5,6)	3	8	11	12	11	11	10	11
8	寿福寺から鉄の井を東向き的一方通行にする。		5	9	6	4	2	2	1
9	御成中学校交差点を中学校から直進を可、市役所から左折を可、六地藏から右折を不可に規制変更する。		1	1	1			2	5
10	鉄の井の進入禁止の時間延長。(7時～18時)		1	7	6	2	2	1	
11	(6)の具体(案)		5	6	5	2	4	3	8
12	特区として車の速度制限(20k/h)にする								

計画課題と提案事項の検討シート
(ア．交通規制に関する事項)

図・1は専門部会で出された、今小路通りの解決すべき課題を事務局が8項目に整理したものです。

表・2は、課題のうち、について委員が提案した交通規制(案)が、有効であるかどうかを2月21日開催の第11回専門部会で、グループごとに検討を行ったあと評価を行ったものです。

課題 は、各提案事項が車の速度をコントロールできるかというもので、交通規制だけでは解決しにくいいため、今回の評価は低いものとなっております。

課題 については、「交通規制の検討と道路整備に関する事項」で今後検討を行っていきます。

なお、提案事項11は提案事項6で示されていなかった「一方通行規制」の方向を具体的に提案したものです。

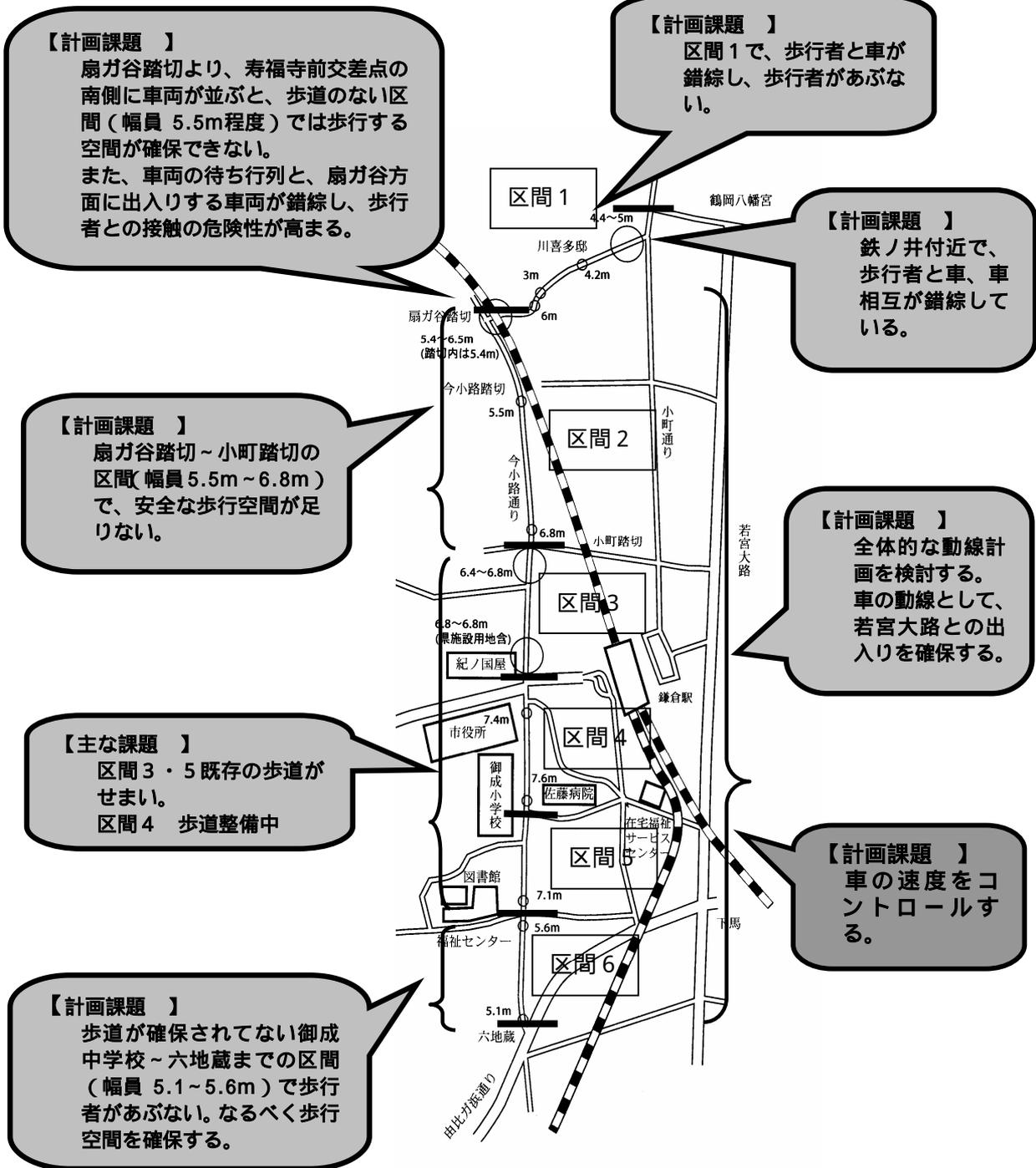
また、提案事項12については、当日提案されたもので、内容についての検討は行われておりません。

高い評価を得たプランは、提案事項6、「終日一方通行にして、歩行空間を拡充するプラン」と、提案事項7、「正月に施行されている交通規制を参考に、土日休日は車両進入禁止とするプラン」でした。

今後さらに検討を加え、現在11ある提案事項を絞り込み、最終的には一つの整備計画(案)にしていく予定です。

箇所別計画課題

図 - 1



提案事項の整理 < 専門部会が検討を進める事項 >

表 - 1

ア．交通規制に関する事項

	提案事項
1	鉄の井から八幡宮への右折禁止により交通量を削減する。(併せて、小町踏切の扇ガ谷から左折を可とする。)
2	小町通りからの左折禁止(7時~17時)
3	小町踏切の一方通行を逆向きにする。
4	佐藤病院の一方通行を逆向きにする。
5	御成小学校から六地蔵までの一方通行の時間延長(7時30分~14時)
6	終日一方通行(方向は今後検討)とし、歩行空間を拡充する。
7	<休日>正月に施行されている交通規制を参考に、土日、休日は車両進入禁止とする。
8	寿福寺から鉄の井を東向き一方通行にする。
9	御成中学校交差点の交通規制を変更する。(中学校から直進を可、市役所から左折を可、六地蔵から右折を不可)
10	鉄の井の進入禁止の時間延長(7時~18時)

イ．交通規制の検討と道路整備に関する事項

	提案事項
1	物理的な仕掛け(ハンプ)で車のスピードをコントロールする。
2	標識やハンプなどを設置し速度を落とす。
3	市役所交差点以北にハンプを連続的に設置する
4	ボラード、ゼブラなどによりドライバーが心理的にスピードを出さないような工夫をする。
5	一方通行化し段差のある歩道を設ける。
6	一方通行化しライジングボラードを設置する。
7	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。
8	寿福寺前は鉄の井へ誘導するようなカラー舗装をする。
9	全区間歩道・路側帯をカラー舗装とする。
10	ガードレールを設置する。
11	路側帯をどちらか片方にまとめる。
12	全区間に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。

ウ．ネットワークに関する事項

	提案事項
1	全区間のネットワークを考えるべき。

エ．検討を要する道路整備に関する事項

	提案事項
1	寿福寺~鎌倉駅までの歩道を現在の逆側に移設する。
2	歩道にはフェンス、ガードレールを付けず、白線で区分する。

提案事項の整理 <市が主体となって今後調整していく事項> 表 - 2

ア．標識の設置に関する事項

	提案事項	調整内容
1	川喜多邸付近に「この先道幅狭し」の予告掲示をする。	看板を設置する。
2	寿福寺前に「行き止まり」の予告看板を明確にする。	既存看板を見直す。

イ．交通規制の検討と標識・信号の設置に関する事項

	提案事項	調整内容
1	寿福寺付近に横浜方面を明確にする標識を設置する。	交通規制の検討結果による。現行どおり又は現行に近い規制の場合は設置する。
2	踏切横断の優先非優先を示す標識を設置する。	同上
3	御成中学校入口交差点の停止線を明確にする。	鎌倉警察署に要望する。
4	踏切待機車の停止位置を明確にする。	同上
5	規制標識の高さを調整し見やすくする。	同上
6	鉄の井付近に一点式信号を設置する。	区間1の交通規制と併せて検討する。
7	寿福寺前の高い位置に大型発光標識を設置する。 (アーケード形式等)	同上
8	寿福寺前の横断歩道の位置を変える。	同上

ウ．道路整備に関する事項

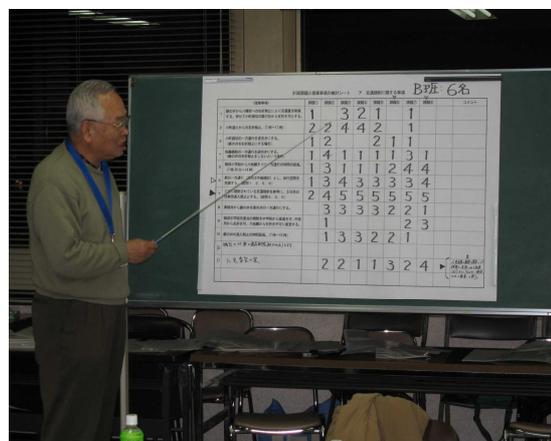
	提案事項	調整内容
1	薄くなった路側線を描く。	今後予定している打ち替え工事に併せて塗装する。

エ．その他

	提案事項	調整内容
1	車がスムーズになるようガードマン等を指導する。	鎌倉警察署に要望する。
2	小町踏切の交通規制が守られていない。	同上
3	市役所駐車場の活用を見直す。(駐車場以外の利用も含め)	関連課において、検討が開始されている。

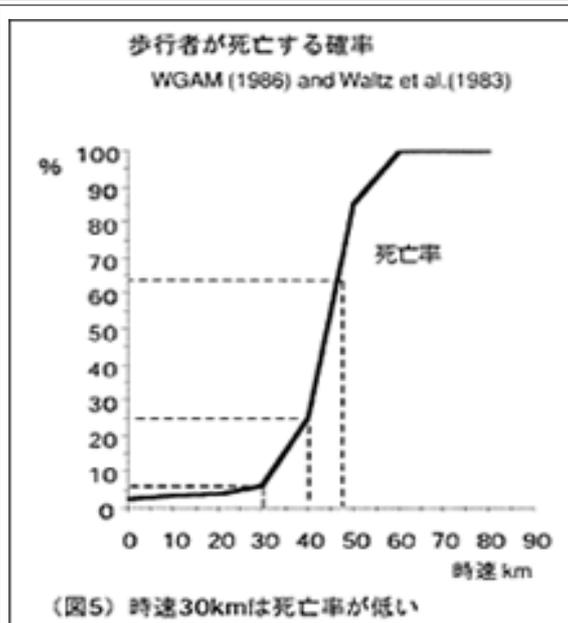


計画課題をグループ検討する



計画課題の評価結果を発表する委員

スピードは車の魅力の本質であると同時に、交通事故の最大要因



(図5) 時速30kmは死亡率が低い

「クルマ社会と子どもたち」(その後)
:交通鎮静化の海外の取り組み より

速度の抑制がいかに大切か？

時速 30km ~ ZONE30 ~

車と歩行者が衝突した場合、衝突速度が時速 30km では歩行者の死亡率は約 5%ですが、それをわずかでも上回ると死亡率は急勾配で上昇します。

時速 40km で 25%に時速 50km では 85%になります。家の周りの道をイメージしてみましょう。

子どもたちの通り道、少し広い道では時速 50km いや 70km ぐらいで走り抜けています。

ヨーロッパで普及している ZONE30(ゾーン 30)の 30km 制限は調査・実験を重ねた結果の数値なのだそうです。

編集後記

最近、路面電車の復活の話題が多く聞かれます。

環境にやさしく、低床で高齢者に利用しやすく、時刻表通りの運行が可能で、21世紀の乗り物といわれている次世代型路面電車システム(LRT=ライトレール・トランジット)の登場があります。また、道路を作り続けても、増え続ける車で渋滞は解消しないこともあるといえます。

事例としては、昨年 4 月富山市では JR の廃線を利用した「富山ライトレール」が開業しました。境市でも新路線を建設するといことです。現在、路面電車がないが宇都宮では、県と共同で委員会を設置し検討しています。

鎌倉では、路面電車を新たに走らせることは難しいので、自動車交通から公共交通への転換など、車の使い方を変えることで、渋滞の解消を目指しています。

『乗り合いタクシー』もその一つで、谷戸の奥まで 10 人乗り程度のワゴン車を走らせ、家用車からの転換を狙っています。

どこの都市も同じような悩みを抱えています。共通していえることは「車中心」の考え方を、どうしたら変えられるかということだと思います。

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 : 0467-23-5820

E-mail koutsu@city.kamakura.kanagawa.jp