



## 鎌倉市の歩行者尊重道路の取組について

神奈川県鎌倉市

---



面積 : 3,967ha  
人口 : 172,321人  
高齢化率 : 31.1%

平成31年  
4月1日  
現在

人口:172,321人  
前月比 +117人・前年同月比+127人  
世帯数:74,622世帯  
前月比 +244世帯・前年同月比+683世帯

発行:鎌倉市 編集:広報広聴課  
鎌倉市役所:〒248-8686 鎌倉市御成町18番10号  
☎0467(23)3000(代表) ☎0467(23)8700



**年間約2,000万の観光客（入込観光客数）が訪れるまち**



## 鎌倉市の抱える課題



# 鎌倉の交通実態



※2016年で鎌倉地域内の主要な道路が最も渋滞・混雑していた日のVICS状況を掲載しています。なお、渋滞情報を取得できる区間は限られているため、渋滞表示がない区間について、必ずしも現地で渋滞が発生していなかったことを示すものではありません。

## 歩行者尊重道路とは・・・

生活道路が抜け道として利用され、歩行者の安全性や居住環境が低下し、市民生活に悪影響を及ぼしていることから、歩行者が優先的に通行できるよう、自動車を通行しづらくして、交通量や速度を抑制する道路

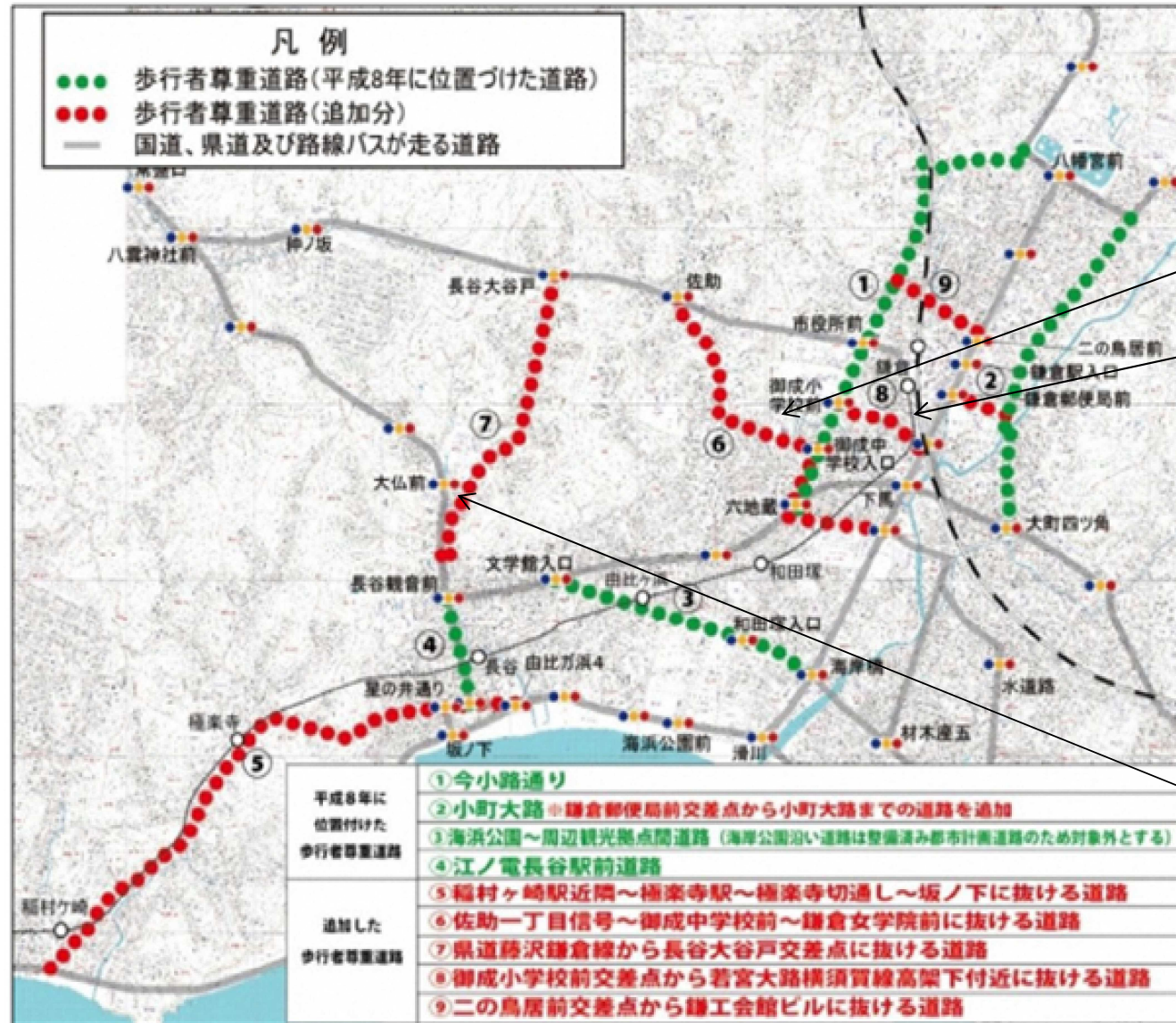
### 《選定基準》

- ①自動車の幹線機能を担う国県道以外の道路（生活道路）
- ②起終点が幹線道路と信号交差点で接続し、道路幅員が5m以上ある道路（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等



現在、小町大路で取組を推進中

## 歩行者尊重道路の選定と整備に向けた順位づけ



鎌倉市役所

鎌倉駅

■ 凡例

緑線

H8年度に位置づけた路線

赤線

追加した路線

高德院(大仏)

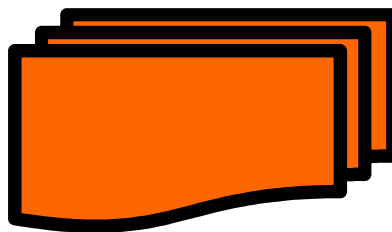
## 歩行者尊重道路の選定と整備に向けた順位づけ

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	
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
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 <sup>*1</sup>	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
		③自動車の速度超過台数	プローブデータの借用 <sup>*1</sup> 又は速度調査の実施	速度超過台数割合が50%以上 <sup>*2</sup> 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
		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
		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 <sup>*2</sup> を上回る場合

### 評価の方法

各路線ごとに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自動車の速度超過台数④歩行者交通量⑤自動車交通量を算出し、評価基準に則って点数付けを行う。  
 （但し、ヒヤリハットについては評価の仕方に難があり除外している。）

9路線の合計点を算出



得点による順位が決定

同点の場合は速度超過の割合が高い路線を上位とする。

整備路線の  
順位決定





## (参考) ハンプ体験会について

**生活道路の沿道住民等を対象にハンプの  
既存事例説明や乗車による乗越え体験を行いました。**

### ●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。



**体験の様子(自動車)**

## 小町大路において歩行者尊重道路の取組を進めるなかで浮彫になった問題点

- ①若宮大路と並行する道路であり、準幹線的な役割も担っていることから、渋滞が発生するような狭さくなどの設置が難しい。
- ②全線に渡って住宅が連坦しており、各住宅の車庫が短い間隔で道路に面しているため、ハンプの設置が難しい。
- ③交差点着色や路面標示については実施する方向であるが、より高い効果が得られるような工夫が必要。



ナッジなど新しいツールの利用可能性について検討する必要性

## ナッジを活用した問題解決のアイデア

### 行動インサイト+ブースト

- ※「行動インサイト」は、立体物の絵、規範意識を刺激するメッセージやアイコン等
- ※「ブースト」は、ドライバーに対する教育

具体案

- ・ 鎌倉市公式アカウントにおいて「歩行者尊重道路キャンペーン」を実施する
- ・ QRコードを配布して「歩行者尊重道路キャンペーン」に誘導する

# ナッジに関する鎌倉市の取組方針

## 第3次鎌倉市総合計画基本構想第4期基本計画（令和元年12月）（抄）

### 【第2編】第3次鎌倉市総合計画第4期基本計画の概要

#### 第2章 計画の推進に向けた考え方

##### 2 行財政運営

##### ■ 計画の推進に向けた考え方

行財政運営の最適化を図るため、市の事務や事業実施に係るコストを明確化し、必要となる人材や予算を適正に配置・配分するとともに、新たな民間活力や民間資金（投資）の手法として PPP・PFIに加え、SIB（ソーシャル・インパクト・ボンド）などの導入を推進します。

また、行政サービスの利便性や市民生活の質の向上を目指し、市の組織体制や職員の能力向上を図るとともに、AIやRPAなどのテクノロジーを積極的に導入することにより、市役所業務の効率化や申請事務・手数料支払の電子化など新たな手法の活用に加え、行動科学等の理論に基づくアプローチ（ナッジ理論）の導入により、政策効果を高めるなど、持続可能な都市経営に向けた行財政運営を進めていきます。

##### ① 施策の選択と集中

新たな事業を実施するに当たっては、真に市民が必要とする行政サービスに注力するため、証拠に基づく政策立案（EBPM）を推進することで、特に優先して取り組んでいく施策を明確にし、選択と集中による行財政運営を徹底します。また、行動科学等の理論に基づくアプローチ（ナッジ理論）により、政策効果を高めていきます。

※鎌倉市として、個々の事業の計画・実施にあたり、積極的にナッジを取り入れていく方針を決定しました。