

資料配布の場所

1. 国土交通記者会
 2. 国土交通省建設専門紙記者会
 3. 国土交通省交通運輸記者会
 4. 筑波研究学園都市記者会
- 令和6年3月5日同時配布



令和6年3月5日
国土技術政策総合研究所

合意形成をスムーズにして、「ゾーン30プラス」を推進！！ ～「生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2023」を刊行～

国総研では、「ゾーン30プラス」（最高速度30km/hの区域規制とハンプ等の物理的デバイスとの組み合わせによる交通安全対策）の取り組みを進めるため、道路管理者への技術支援をしております。

ハンプは、路面をなめらかに盛り上げ、速度の高い車だけに不快感を与え、通行車両の速度を抑制させる構造物ですが、道路管理者からは、設置にあたって、地域の方々との合意形成が上手く行かないとの声があります。

そこで、

- ・行政主導ではなく、住民からの提案でハンプを選定した事例
- ・住民と協働で、ヒヤリハット図を作成することなどにより合意形成をした事例
- ・撮影スポットの景観に配慮したスムーズ横断歩道（ハンプ+横断歩道）の設置事例など、設置の工夫と合意形成のポイントなどをまとめた事例集を作成しました。



交差点に設置されたハンプ



撮影スポットの景観に配慮した
スムーズ横断歩道

<生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2023>

ダウンロード先URL：<https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm>

(問い合わせ先)

国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路交通安全研究室

室長 池田武司、主任研究官 藤田裕士

TEL: 029-864-4539 E-mail: nil-roadsafety@ki.mlit.go.jp

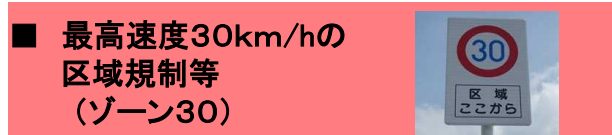
※メールアドレスは●を@に変換して送信してください

(参考)生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」

- 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定
- 道路管理者と警察が緊密に連携し、
地域住民等の合意形成を図りながら、
生活道路における人優先の安全・安心な
通行空間を整備



<警察による交通規制>



<道路管理者による物理的デバイスの設置>

● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンブ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく



クランク



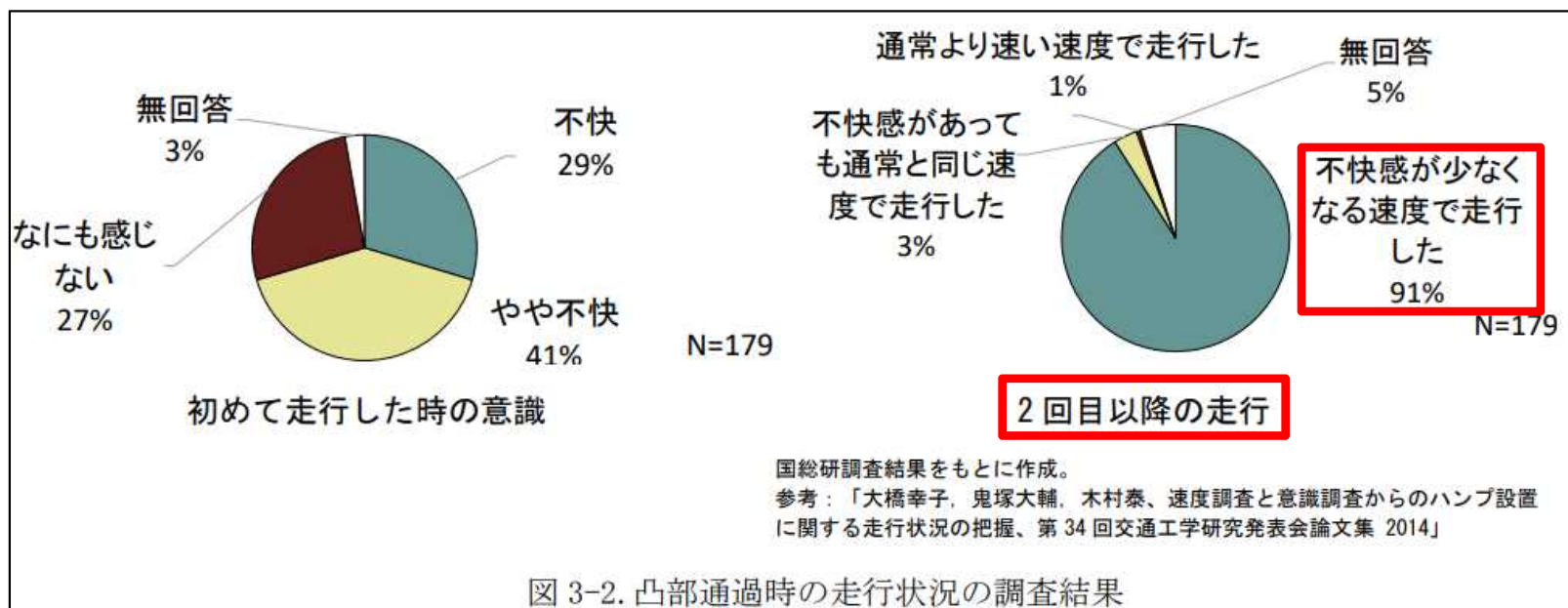
スラローム

(参考)ハンプのねらい

- ・30km/hを超えている自動車を十分に減速させる。



- ・2回目以降の通行では不快感が少なくなる速度で走行



(出典)国土技術政策総合研究所資料No.952

「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料(平成29年1月)

(参考)ハンプによる速度抑制効果

<研究成果>

高さ 10cm の凸部（平均勾配 5%、平坦部 2m）を実道に設置し、速度調査と住民・道路利用者意識調査の結果をもとに、凸部の設置意向と車両の走行状況を把握した社会実験において、凸部通過前後各 20m 区間の平均速度では、通過前に約 9km/h、通過後に約 11km/h の速度低減が確認されている。



図 3-8. 設置した高さ 10cm の凸部
(つくば市)

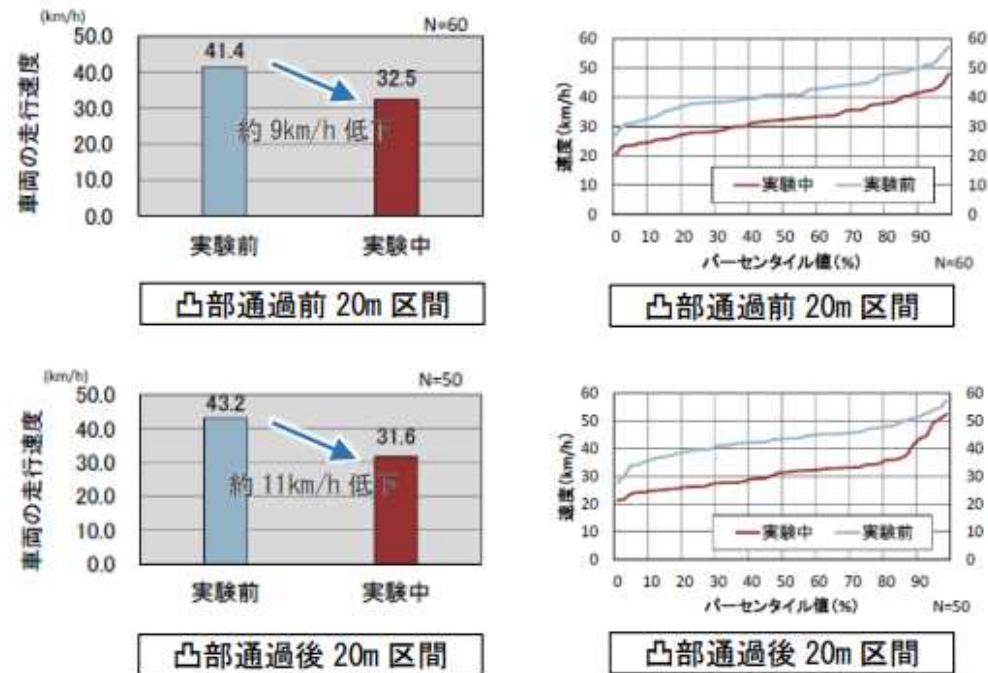


図 3-9. 高さ 10cm の凸部の速度計測結果

国総研調査結果をもとに作成

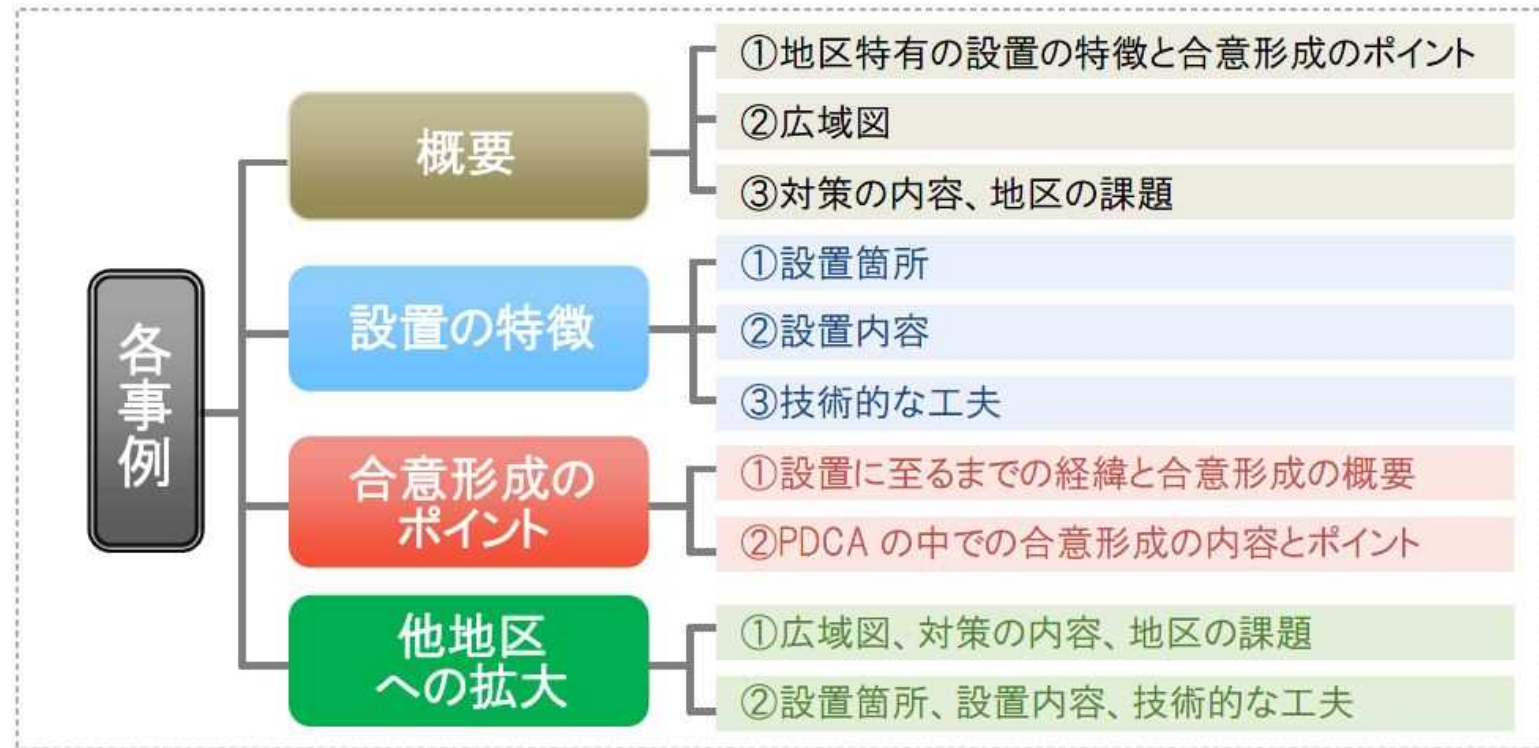
参考:「大橋幸子, 鬼塚大輔, 木村泰, 速度調査と意識調査からのハンプ設置に関する走行状況の把握, 第 34 回交通工学研究発表会論文集 2014」

(出典)国土技術政策総合研究所資料No.952

「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料(平成29年1月)

「生活道路におけるハンプ・狭さくの設定事例集 2023」の概要

生活道路の交通安全対策に取り組む際に参考としていただけるよう、先行的に対策を行った地方公共団体にご協力をいただきながら、設置や合意形成の事例、及びそれぞれの工夫やポイントをとりまとめた資料。



<掲載事例>

静岡県静岡市（清水区入江地区）、愛媛県松山市（東石井地区）、福岡県久留米市（南地区ほか）、佐賀県佐賀市（北川副地区ほか）、千葉県船橋市（葉円台地区）、大阪府豊中市（桜井谷地区）、沖縄県浦添市（港川地区ほか）、福岡県糟屋郡新宮町（緑ヶ浜地区）、青森県三戸郡田子町（田子地区）、新潟県阿賀野市（緑町地区）、大阪府堺市（北区新金岡町地区）、神奈川県横浜市（南区大岡小学校周辺地区）、京都府久世郡久御山町（珠城地区）、神奈川県横浜市（港北区大倉山3丁目地区）、神奈川県横浜市（緑区中山町地区）、愛知県稲沢市（下津地区）、埼玉県朝霞市（東弁財地区）、広島県福山市（大津野地区）、愛知県名古屋市長区植田東地区、山梨県南巨摩郡身延町（身延山門内地区）

01. 歩行者の通行に配慮するため、隅切り部に平坦な路面を確保したハンプを設置

- ・幹線道路からの**抜け道利用が多く**、車両の**走行速度が高い**(30km/h以上の車両が43%程度)。
- ・**歩行者の通行に配慮**するため、隅切り部に平坦な路面を確保した**ハンプ**を設置。
- ・**先行設置したハンプの効果を確認**しながら順次、追加設置(2018年～2021年に合計5箇所)。
- ・**取組み・ノウハウをパンフレットにまとめ、他地区へ展開**。



The brochure contains the following sections:

- 入江地区の取り組みの変遷**: A timeline showing the evolution of traffic safety measures from 2013 to 2021.
- 入江地区の対策内容**: A detailed map of the area with numbered locations (1-5) where humps were installed. It includes photos of each hump and descriptions of the measures.
- 先行設置したハンプの効果を確認**: A bar chart showing the reduction in high-speed vehicles (30km/h+) after hump installation.
- アンケート調査結果**: Pie charts showing survey results regarding hump effectiveness and resident awareness.
- 社会実験**: Information about a social experiment conducted to evaluate the humps.

円滑な検討に
結びついた点

- ◆ 対策メニューに関する情報提供は行ったが、行政から押し付けとなるようなことはしなかった。 ハンプの選定は住民からの提案であった。
(情報提供においてもハンプの例示は行っておらず、一般的なハンプの情報を基に住民から交差点部への設置が提案された)
- ◆ ETC2.0 プローブ情報の分析結果が住民の声と合致し、課題認識が深まった。
- ◆ 社会実験を行ったことで、住民の対策への意識が高まった。

17. 歩道の高さを嵩上げするなど、バリアフリーに配慮して、交差点部にハンプを8箇所設置

- ・車道部の幅員が広く、直線的な道路が多いため、速度超過や抜け道利用がみられ、小学校関係者や住民が危険と認識した通学路。
- ・ワークショップを開催し、住民と協働で、ヒヤリハット図を作成するとともに、ETC2.0プローブ情報を活用して、急ブレーキの多発箇所や車両の走行速度、幹線道路から流入する車の交通経路などの情報も提示し、8箇所のハンプを設置する旨、合意形成。
- ・施工にあたって、バリアフリーに配慮し、歩道と横断歩道の段差が2cmとなるよう、歩道部を嵩上げ。



歩道部を嵩上げ

円滑な検討に
結びついた点

- ◆ 学校関係者から小学校前の道路(P.151 の地図中の⑦⑧の道路)の車が多くて子供が安全に通学しにくいという意見を事前にもらっていた箇所であり、人口密度が高く事故も多いという背景があったことから、比較的円滑に対策を実施できた。
- ◆ 各ワークショップでは、前回までの検討内容のおさらいを行い、課題を整理できるよう工夫した。
- ◆ 地区をよく知る町内会の方々や有識者、学校関係者、朝霞警察署による、ワークショップを開催し、住民と協働で、効果的な交通安全対策について検討した。
- ◆ 地域防災の関係で元々町内会連携の下地のある地域であった。
- ◆ ETC2.0 プローブ情報など根拠の明確なものがあつたため、設置や対策案の説明もしやすく、納得してもらいやすかつた。
- ◆ 有識者に参加いただいたことで、住民から取り組みへの信頼性の向上や、疑問の早期解決に繋がつた。
- ◆ 交差点部ハンプに面する民地所有者(不動産会社等)には、図面を見せながら施工内容の説明を行った。

20. 撮影スポットの景観を阻害しないスムーズ横断歩道を設置

- ・中部横断自動車道(山梨～静岡間)全線開通(2021.8)を契機とした地域活性化を図るため、歩行者の安全性確保が地区の課題となっており、住民や観光協会等も交えた**活性化検討会で議論**。
- ・身延山久遠寺への参道となっており、**多くの参拝客が横断歩道以外で横断(32%程度)**。
- ・スムーズ横断歩道の**設置箇所が撮影スポット**ともなっている久遠寺三門前であるため、**景観に配慮し、色彩を黒系で統一**。



社会実験時のスムーズ横断歩道

本設置後のスムーズ横断歩道
(景観に配慮し、色彩を黒系で統一)

円滑な検討に 結びついた点

- ◆ 社会実験を実施することで、ハンプ等の効果を住民が確認できた。
- ◆ 社会実験後にアンケート調査を行い、住民に求められる対策を把握し、景観に配慮したハンプ(黒系)とすることで、円滑な合意形成に繋がった。
- ◆ 検討会、ワークショップを多く実施することで、地域の活性化に繋がる取組みができた。