

NEW!

千葉県船橋市(薬円台地区)

傾斜部の色を工夫したハンプを3連続で設置



有識者を交えた道路安全診断を活用し、スムーズに検討



05. 千葉県船橋市
(薬円台地区)

広域図



背景の地図の出典: 国土地理院

整備計画等 策定状況	生活道路対策エリア
対策の内容	▶ ゾーン 30 に指定 ▶ 単路部ハンプ 3 箇所 他
生活道路の 課題	▶ 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ため、住民から安全対策の要望があった ▶ 当該箇所にあった横断歩道は危険なため、小学校では利用しないよう指導

NEW!

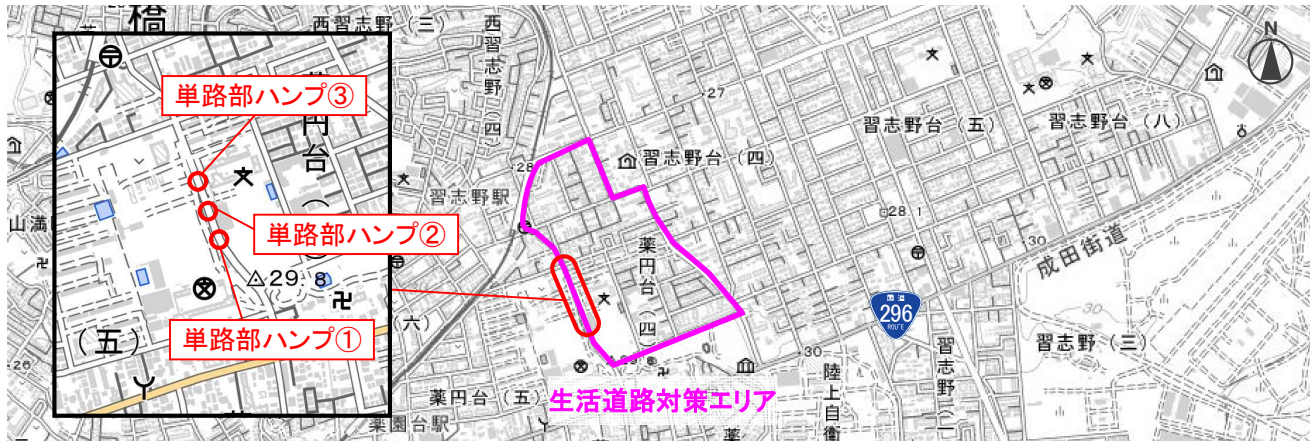
設置の
特徴

千葉県船橋市(薬円台地区)

傾斜部の色を工夫したハンプを 3連続で設置

物理的デバイスの概要

設置箇所



背景の地図の出典: 国土地理院

設置内容

	内容	備考
設置箇所数	3箇所	・3連続での設置(約40~60m間隔)
設置時期	2018年3月	
ハンプの形状	【単路部ハンプ①~③】 ・平坦部の長さ 2m ・ハンプの高さ 10cm ・傾斜部の勾配 平均5%	・技術基準を参考 ・傾斜部はサイン曲線で施工 ・視覚的にも段になるような色使い ・ハンプの路側帯部分も嵩上げ
構造及び 付属施設	・アスファルト製ハンプ ・平坦部、傾斜部カラー化 ・路面表示 ・警戒標識 ・路側帯カラー化	・薄層カラー舗装 ・平坦部: ベンガラ、傾斜部: オレンジ ・路側帯: 緑 ・排水整備として集水柵を設置
技術的な工夫	<p>◆視覚的にも段になるような色使い(平坦部: ベンガラ、傾斜部: オレンジ)</p> <p>◆排水整備として集水柵を設置</p> <p>◆車道が拌み勾配の場合はハンプの端部 4箇所集水柵を設置し、片側勾配の場合は片側端部 2箇所に設置するようにしている</p> <p>◆当該箇所は横断歩道に信号機を設置できなかったため、スムーズ横断歩道の設置箇所として検討したが、横断歩道だけをハンプにしても効果が薄いと検討されたため3連続ハンプを選択</p> <p>◆既存の横断歩道は児童の通学ルートを整流化するために、物理的デバイスの設置にあわせて撤去</p>	

NEW!

千葉県船橋市(薬円台地区)

設置状況



概観(単路部ハンプ①)



路面表示



概観(単路部ハンプ②)



警戒標識



概観(単路部ハンプ③)



通行状況と集水柵

NEW!

千葉県船橋市(薬円台地区)

合意形成
のポイント

有識者を交えた道路安全診断を 活用し、スムーズに検討

設置に至るまでの経緯と合意形成の概要

設置に至るまでの経緯
(道路管理者の動き)

合意形成の概要

センターライン消去、車道外側線、路側帯カ
ラー化等の対策を実施(2014 年度)



ゾーン 30 整備(2016.11)



道路安全診断

第 1 回会議(2016.11.2)
第 2 回会議(2016.12.12)
第 3 回会議(2017.1.25)
第 4 回会議(2017.2.7)
有識者から 3 連続ハンプの助言



本設置(2018.3)

• 単路部ハンプ 3 箇所

地区の商店街から速度抑制対策に対する依頼



当該箇所にあった横断歩道は危険なため、小学校では利用しないよう指導
車両の速度が高く、抜け道利用の車両が多いことから、対策を住民から求められていた箇所




2016.1 習志野台地区の道路安全対策(ゾーン 30)意見交換会
2016.7 習志野台地区ゾーン 30 導入に伴う工事説明会
習志野台地区の取組みを参考にして、薬円台地区についてもゾーン 30 の整備を推進



有識者や警察、行政、技術者を交えて対策を検討することで、様々な視点から速度抑制対策案(3 連続ハンプ)を提言

2017.12.22 近隣への工事に関するお知らせ

PDCA の中での合意形成の内容とポイント

段階	説明手法・内容	道路管理者の考える合意形成のポイント 
<p>現況調査 計画策定 <Plan></p>	<p>❖ センターライン消去、車道外側線、路側帯カラー化等の対策を実施 実施日 2014年度</p> <hr/> <p>❖ ゾーン 30 整備 実施日 2016年11月</p> <hr/> <p>❖ 第1回道路安全診断 実施日 2016年11月2日 参加者 国土交通省、千葉県、船橋市、千葉県警察本部、有識者 内容 事業の概要説明について</p> <hr/> <p>❖ 第2回道路安全診断 実施日 2016年12月12日 参加者 国土交通省、千葉県、船橋市、千葉県警察本部、有識者 内容 薬円台におけるスムーズ横断歩道の設置について</p> <hr/> <p>❖ 第3回道路安全診断 実施日 2017年1月25日 参加者 国土交通省、千葉県、船橋市、千葉県警察本部、有識者 内容 ハンプの連続設置と設置間隔について</p> <hr/> <p>❖ 第4回道路安全診断 実施日 2017年2月7日 参加者 国土交通省、千葉県、船橋市、千葉県警察本部、有識者 内容 物理的デバイスの配置と断面構成について</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 習志野台地区道路安全対策(ゾーン 30)意見交換会、及び習志野台地区ゾーン 30 導入に伴う工事説明会を参考にゾーン 30 整備 • 当該箇所にあった横断歩道は危険なため、小学校では利用しないよう指導 • 車両の速度が高く、通り抜け車両が多いことから、対策を住民から求められていた箇所
<p>対策実施 <Do></p>	<p>❖ 本設置 運用開始 2018年3月</p>	
<p>評価 <Check></p>	<p>❖ 学校関係者へのアンケート調査を実施</p>	
<p>対策改善 <Action></p>		

合意形成における道路管理者からみた特筆事項

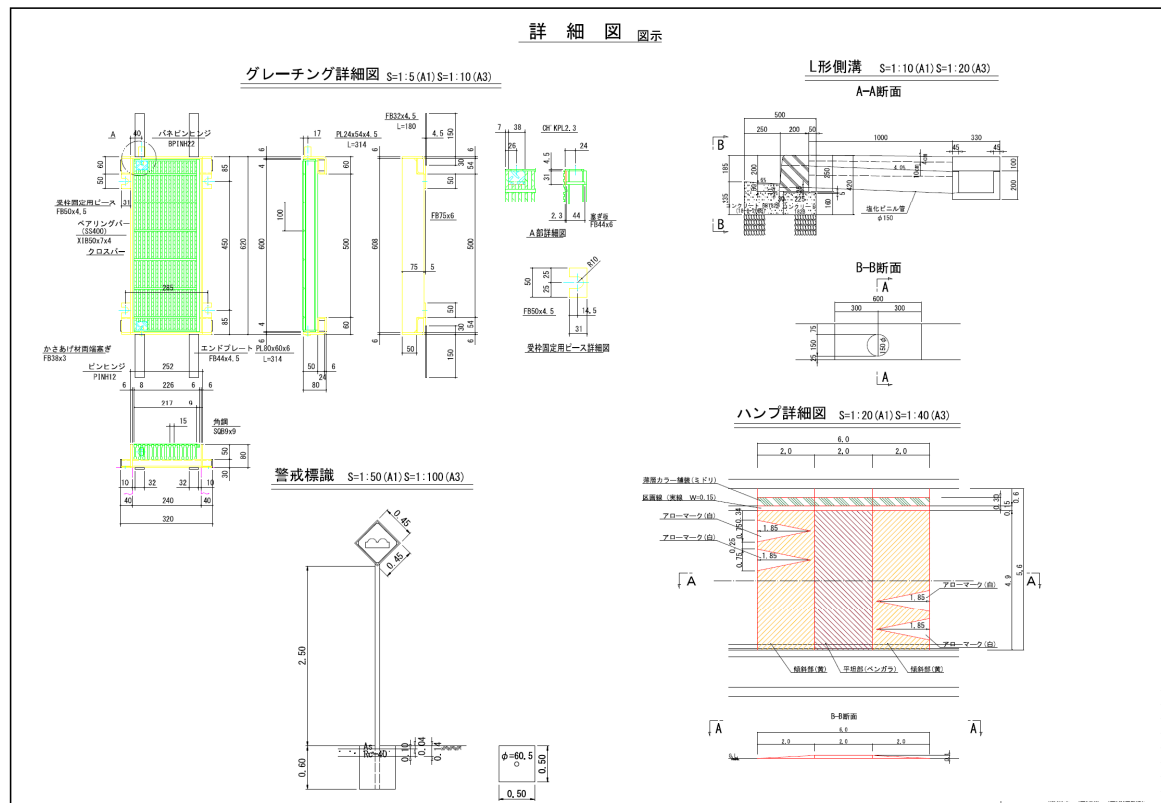
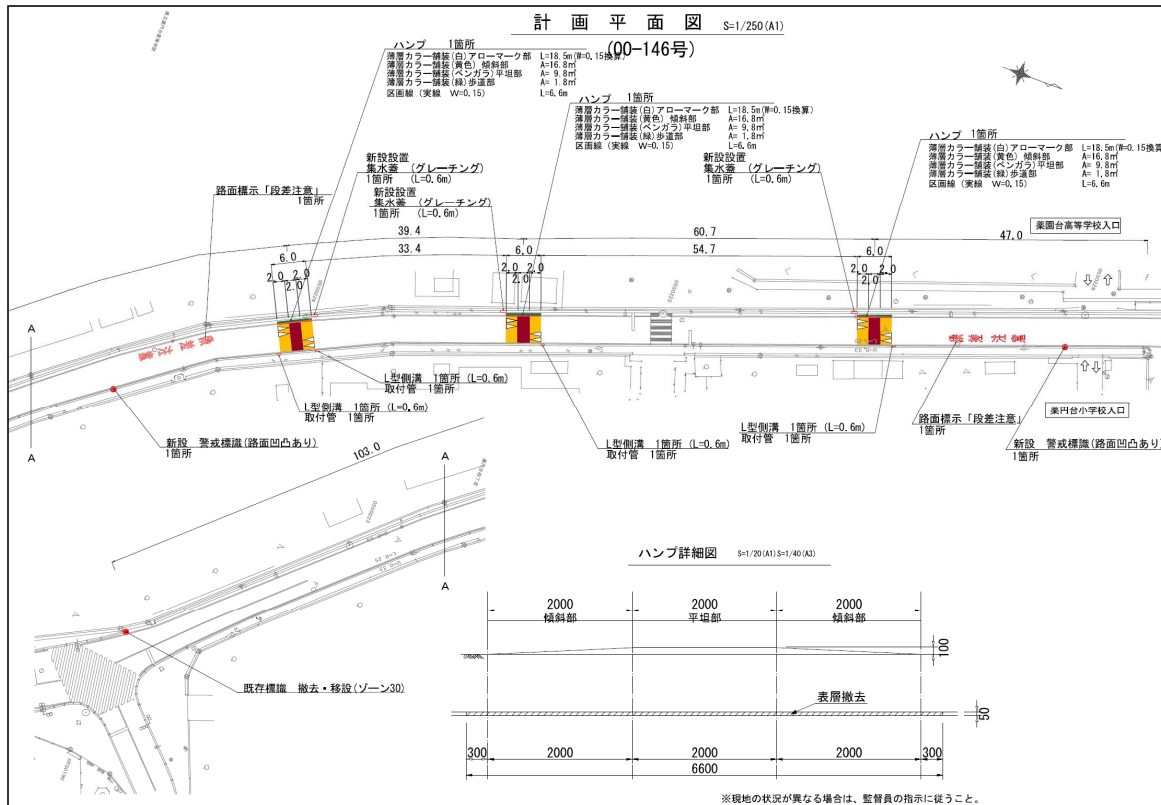
<p>円滑な検討に 結びついた点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 当該箇所にあった横断歩道は危険なため、小学校では利用しないよう指導されていた。車両の速度が高く、通り抜け車両が多いことから、対策を住民から求められている箇所であった。 ◆ 道路安全診断により技術的対策案の提言として、小学校前の道路の速度抑制対策として3連続ハンプの設置提案がなされた。有識者を交えて助言をいただき、危険要因の抽出を行ったことでスムーズな検討に結び付いた。 ◆ 設置箇所が小学校及び高校に挟まれた箇所であったため、安全対策としてどのような効果があるか、騒音や振動の問題がないかといった点に注目された。これらの点については問題が無かったため、スムーズな検討に結び付いた。 ◆ 歩行者溜まりについての用地協力の調整はうまくいかなかったものの、小学校との協議は円滑に進められた。また、設置後に学校関係者にアンケート調査を行い、好意的な意見を収集できた。
<p>考えられる 今後の工夫</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 経験のない自治体は、道路安全診断を活用し、ノウハウを蓄積することが望ましい。 <p>※道路安全診断とはイギリスを発祥として諸外国で実施されている制度であり、交通事故対策の計画段階から道路・交通安全の専門家(学識経験者等)により構成される複数の診断員が第三者的な立場から道路の安全性をチェックする仕組みである。</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">出典:道路安全診断の取組について https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000746700.pdf</p>

NEW!

千葉県船橋市(薬円台地区)

その他参考資料

❖ 単路部ハンプ設計図



提供: 船橋市