

縦断勾配のある Y 型交差点にハンプを設置



近接箇所における社会実験で効果を確認



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	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 単路部ハンプ 2 箇所 ▶ 交差点部ハンプ 1 箇所 他
生活道路の 課題	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 国道 495 号からの抜け道利用が多く (85%程度*)、車両の走行速度が高い (30km/h 以上の車両が 61%程度*) ▶ 新駅(新宮中央駅)の開業もあり人口が増加し、緑ヶ浜地区では児童数も増加している <p style="text-align: right;">*交通実態調査</p>

設置の
特徴

縦断勾配のある Y 型交差点に ハンプを設置

物理的デバイスの概要【本設置】

設置箇所



背景の地図・航空写真の出典：国土地理院

設置内容

	内容	備考
設置箇所数	3箇所	
設置時期	2018年3月(交差点部ハンプ) 2018年11月(単路部ハンプ①) 2021年1月(単路部ハンプ②)	
ハンプの形状	【単路部ハンプ①、②】 ・平坦部の長さ 2m ・ハンプの高さ 10cm ・傾斜部の勾配 平均 5% 【交差点部ハンプ】 ・平坦部の長さ 5.6~8m ・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 ・平坦部の長さは交差点形状に応じて設定 ・傾斜部はサイン曲線で施工
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 ・ゴム製ポール ・路面表示 ・警戒標識 ・路側帯カラー化	・色彩(平坦部：ベンガラ、傾斜部：青)は県内先行事例(久留米市南地区)を参考 ・路側帯：緑
技術的な工夫	◆ 交差点部は現況路面の道路縦断が水平でなかったため、傾斜部の勾配が平均 5%を越えないように配慮しつつ、 傾斜部の端部から 10cm の高さとなるように施工 ◆ ゴム製ポールの併設、ハンプの色彩を分けることでドライバーからの視認性に配慮 ◆ マンホールの嵩上げ工事中に夜間交通開放を行うため、路盤材で概成させ、通行可能な状況を確認しつつ、アスファルトを一層で舗装 ◆ 複数ハンプを設置して面的に速度を抑制する計画の中で、下水道の工事にあわせ、効率的に設置を進めることとした	

設置状況【本設置】

交差点部ハンプ



概観



通行状況



沿道出入口とのすりつけ

単路部ハンプ①



概観



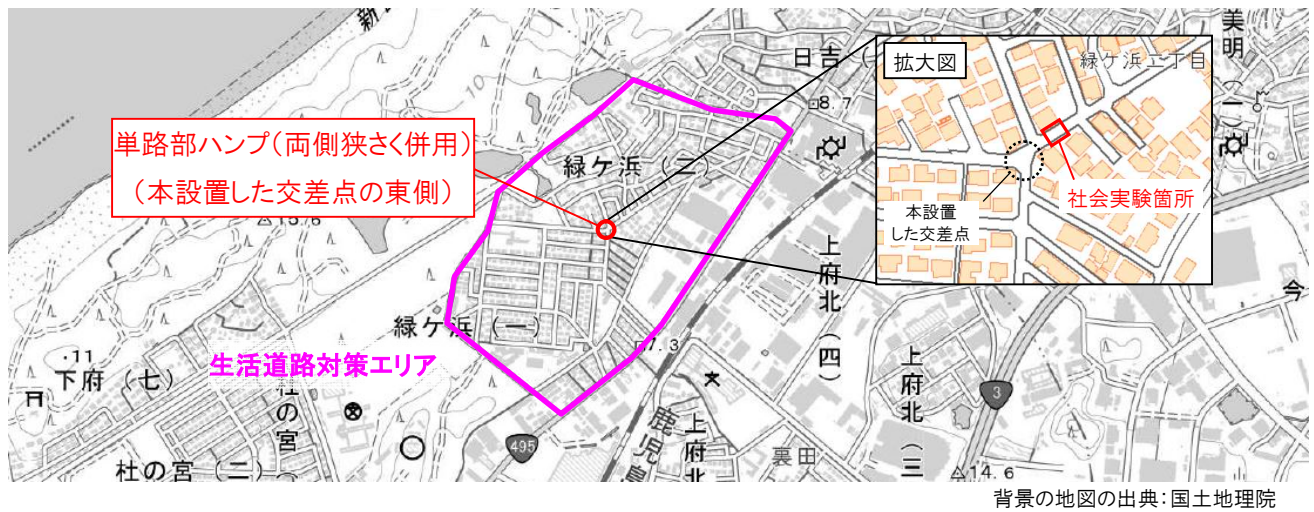
ゴム製ポール



路面表示、警戒標識

物理的デバイスの概要【社会実験】

設置箇所



設置内容

	内容	備考
設置箇所数	1 箇所	• 本設置した交差点の東側
実施時期	2016年10月24日～12月6日	
ハンプの形状	<ul style="list-style-type: none"> 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
構造及び 付属施設	<ul style="list-style-type: none"> 可搬型ゴム製ハンプ ゴム製ポール 仮設看板 路側帯カラー化 	<ul style="list-style-type: none"> 狭さを併用 可搬型ゴム製ハンプ：ベンガラ 路側帯：緑
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> ◆設置予定箇所は変形交差点であり、可搬型ゴム製ハンプの設置が困難であったことから、近接する単路部で実験を行い、ハンプを設置して問題がないかの確認に主眼を置いた ◆歩行者等との分離のため、ゴム製ポールを路側帯に配置 ◆ハンプ設置前から仮設看板を設置して通行者に周知 	

設置状況【社会実験】



提供:新宮町

概観



提供:福岡国道事務所

児童通学時の通行状況①



提供:福岡国道事務所

児童通学時の通行状況②

合意形成 のポイント

近接箇所における 社会実験で効果を確認

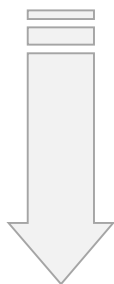
設置に至るまでの経緯と合意形成の概要

設置に至るまでの経緯 (道路管理者の動き)

通学路交通安全プログラム(2015.9)



生活道路対策エリア登録(2016.6)



社会実験(2016.10.24~12.6)

- 単路部ハンプ(両側狭さく併用)1箇所



本設置

- 交差点部ハンプ 1箇所(2018.3)
- 単路部ハンプ 1箇所(2018.11)
- 単路部ハンプ 1箇所(2021.1)

合意形成の概要

住民からの対策要望
(既往の通学路交通安全プログラムや地区との定例懇談会を通じて)

2016.6 通学路合同点検
通学路安全推進会議
・地区内道路の現状、課題、対策案の検討



複数箇所にハンプを設置して速度を抑制してほしいという住民からの要望があり、それに対応する形で設置箇所を含めた計画を立案した



設置予定箇所にハンプを設置できなかったが、極力近接する箇所に設置することで、本設置を意識した効果を住民に感じてもらえるようにした


住民へのアンケート調査
効果(交通量・速度)検証
環境影響(騒音・振動)評価



アンケートにおいても早く対策してほしいという声があったため、できるだけ住民の要望に応えられるように対応

下水道工事と工程調整の上、順次設置

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>新宮町通学路安全推進会議 2015年9月28日設置 新宮町通学路交通安全プログラム 2015年9月策定</p> <hr/> <p>❖ 通学路合同点検・通学路安全推進会議 実施日 2016年6月11日 対象箇所 緑ヶ浜1丁目 参加者 地域代表者、地域保護者代表者、新宮町、粕屋警察署 内容 地区内道路の現状、課題、対策案の検討</p> <hr/> <p>❖ 社会実験 実施日 2016年10月24日～2016年12月6日 内容 本設置を計画する交差点直近にハンブを設置(狭さくの併用)</p> <hr/> <p>❖ 住民アンケート 実施日 2017年1月 内容 対策の効果検証及び対策の必要性</p> <hr/> <p>❖ 社会実験の効果検証 実施日 2017年3月 内容 社会実験中の速度・交通量調査(ビデオ)、騒音・振動調査結果を確認 アンケート調査結果を確認</p>	<ul style="list-style-type: none"> ハンブを設置して速度を抑制してほしいという住民からの要望があり、それに対応する形で設置箇所を含めた計画を立案した 住民からの具体的な要望があったため、合意にあたり行政主導の協議会実施などを行うことなく、社会実験を実施できた 設置予定箇所にハンブを設置できなかったが、極力近接する箇所に設置することで、本設置を意識した効果を住民に感じてもらえるようにした ETC2.0 プローブ情報を活用することで、客観的データとして対策が必要な箇所を示すことができた アンケートにおいても早く対策してほしいという声があったため、できるだけ住民の要望に応えられるように対応した
<p>↓</p> <p>対策実施 <Do></p>	<p>❖ 本設置 運用開始 交差点部ハンブ 2018年3月 単路部ハンブ 2018年11月 単路部ハンブ 2021年1月</p>	
<p>↓</p> <p>評価 <Check></p>	<p>❖ ETC2.0 プローブ情報分析 内容 ハンブ設置前後の走行速度調査</p>	
<p>↓</p> <p>対策改善 <Action></p>		

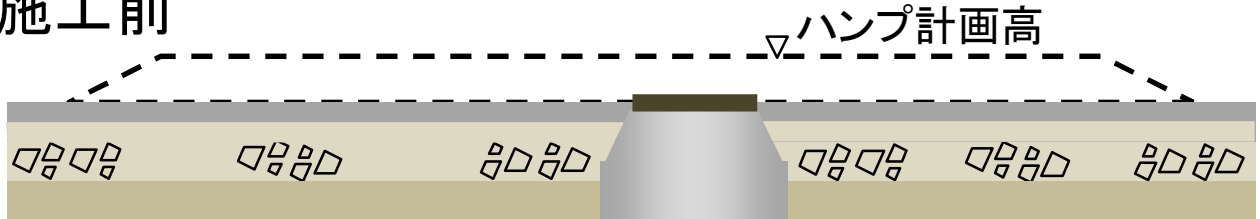
合意形成における道路管理者からみた特筆事項

<p>円滑な検討に結びついた点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 対策への意識が高い地区であったため、住民の要望に対して迅速に検討を行ったことで、より円滑に進んだ。
<p>考えられる今後の工夫</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 変形形状でやや高低差のある交差点に合うよう設置したため、一部箇所で傾斜部が長くなり“凸部”の印象がやや弱くなった可能性がある。現地や沿道状況などに調整の余地がある場合には、単に 10cm 嵩上げとするのではなく、全方向で傾斜部の平均勾配が 5%に近づくよう配慮することが考えられる。

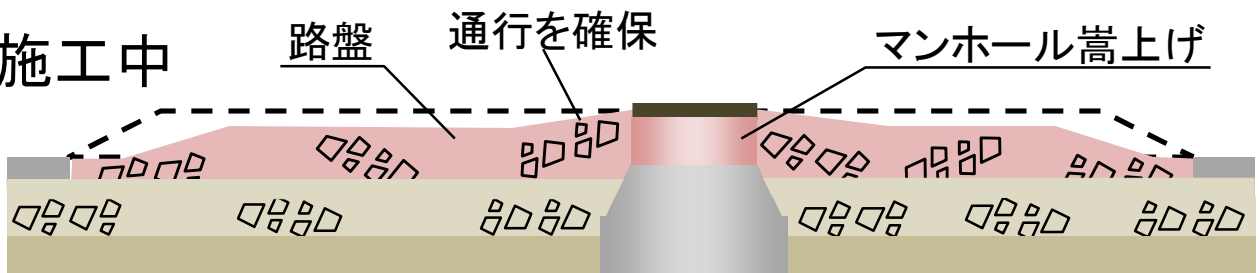
その他参考資料

❖ ハンプの施工イメージ

施工前



施工中



完成

