

NEW!

埼玉県朝霞市(東弁財地区)

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



住民主体のワークショップを重ねて合意形成



17.埼玉県朝霞市
(東弁財地区)

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	<ul style="list-style-type: none">▶ ゾーン 30 に指定▶ 交差点部ハンプ 8 箇所(うちスムーズ横断歩道 5 箇所) 他
生活道路の 課題	<ul style="list-style-type: none">▶ 東弁財地区の死傷事故率は、県平均の 3 倍以上*▶ 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る▶ 小学校関係者や住民が危険と認識した通学路 <p>*交通事故データ</p>

NEW!

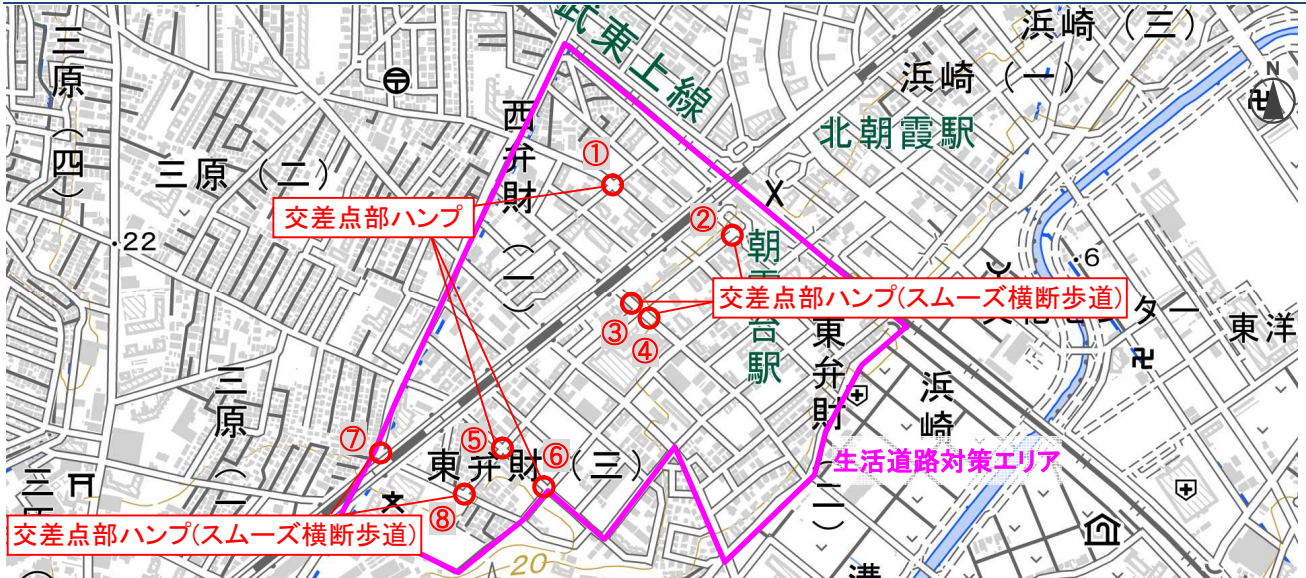
埼玉県朝霞市(東弁財地区)

設置の
特徴

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

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	8箇所	
設置時期	2021年3月	
ハンプの形状	<p>【交差点部ハンプ①、⑤、⑥】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平坦部の長さ 3m ハンプの高さ 10cm 傾斜部の勾配 平均 5% <p>【交差点部ハンプ(スムーズ横断歩道)②~④、⑦、⑧】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平坦部の長さ 3m~4m ハンプの高さ 10cm 傾斜部の勾配 平均 5% 	<ul style="list-style-type: none"> 技術基準を参考 傾斜部はサイン曲線で施工 他事例の設計図や静岡県内の事例を参考に検討 可搬型ゴム製ハンプのメーカーから情報収集
構造及び 付属施設	<ul style="list-style-type: none"> アスファルト製ハンプ(平坦部、傾斜部) 可搬型ゴム製ハンプ(傾斜部) 平坦部カラー化 集水柵及び排水ドレーンを設置 	<ul style="list-style-type: none"> ①、⑤、⑥、⑧の傾斜部は、可搬型ゴム製ハンプ ②、③、④、⑦の傾斜部は、アスファルト製ハンプ 平坦部:ベンガラ 船橋市の事例を参考に集水柵を設置
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> ◆設置箇所に水道管の仕切弁やマンホール等の障害物があったため、アスファルト製ハンプと可搬型ゴム製ハンプを組み合わせる構造を採用し、マンホール部は嵩上げにて対応 ◆高さが10cm上がるため、歩道部を嵩上げし、歩道と横断歩道の段差が2cmとなるように施工した(バリアフリーに配慮して施工) ◆雨水対策として、集水柵や両端に排水ドレーンを設け、雨水処理を行った 	

設置状況

交差点部ハンプ



概観(交差点部ハンプ①)



概観(交差点部ハンプ⑤)

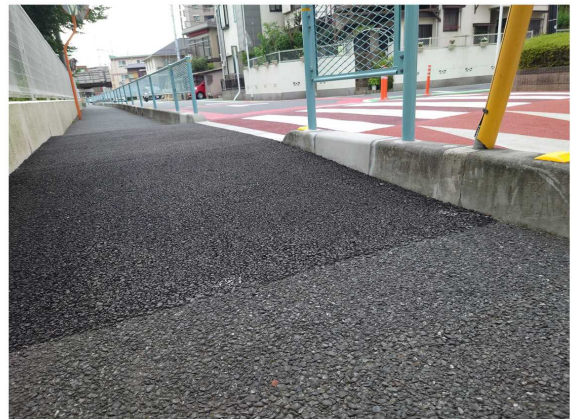


概観(交差点部ハンプ⑥)

交差点部ハンプ(スムーズ横断歩道)



概観(交差点部ハンプ(スムーズ横断歩道)②)



出典:道路の移動円滑化に関するガイドライン(R4.6 国土交通省道路局)

歩道部を嵩上げ



集水柵と排水ドレーン

NEW!

埼玉県朝霞市(東弁財地区)

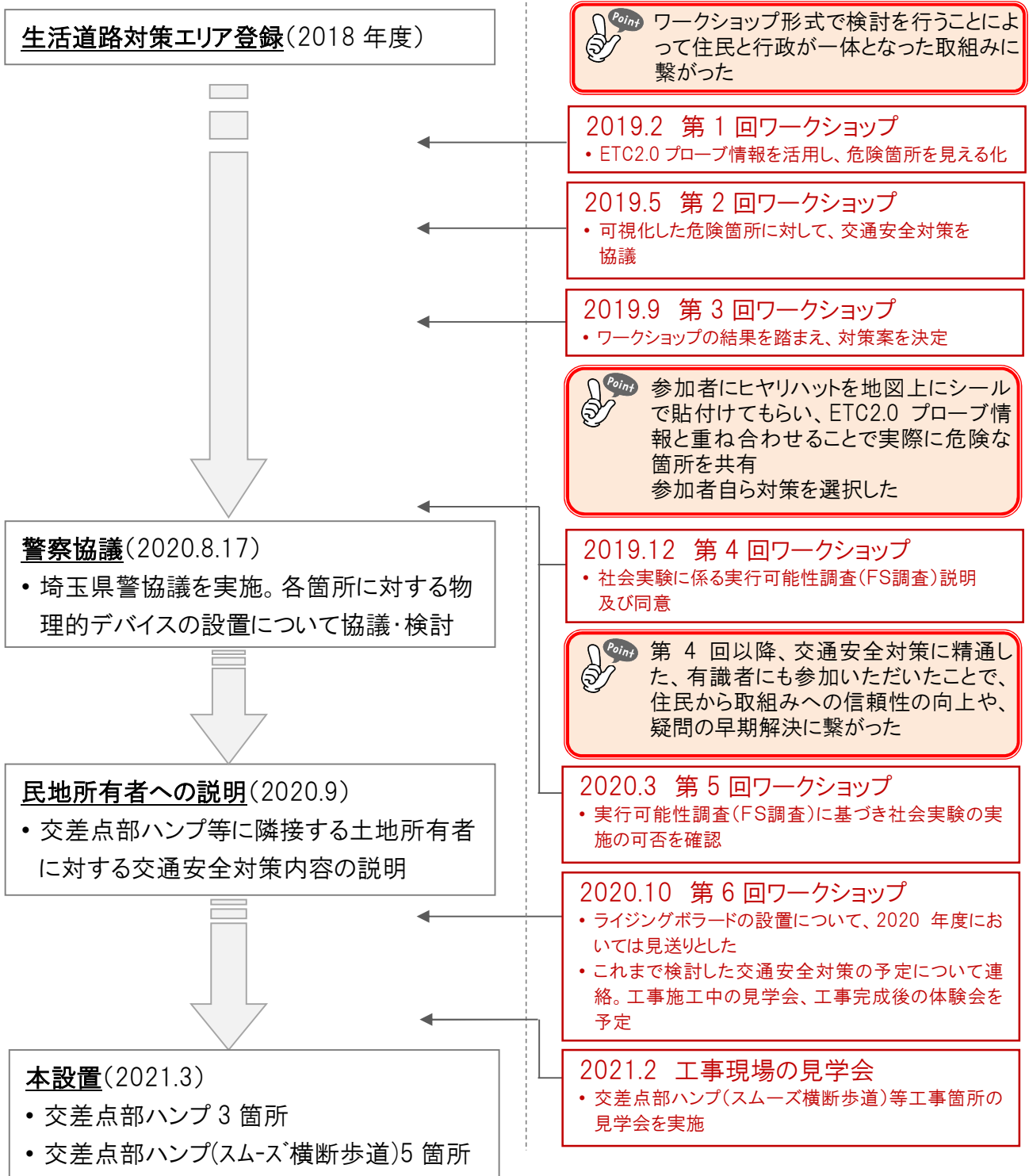
合意形成
のポイント

住民主体のワークショップを重ねて合意形成


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



PDCA 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>❖ 第1回ワークショップ</p> <p>実施日 2019年2月6日 参加者 町内会、学校関係者、国土交通省、朝霞市、朝霞警察署 提示資料 ワークショップ資料 「生活道路の安全対策を一緒に考えませんか」 内 容 Step1:主観による危険箇所の抽出 Step2:ETC2.0プローブ情報による交通課題の現状説明 Step3:客観的データを踏まえた危険箇所の抽出</p>	<ul style="list-style-type: none"> •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 •ヒヤリハット図を作成する際は対策メニューについてはあえて詳しく伝えず、ある程度意見がでてから伝えるようにした。対策メニューにとらわれず、課題を認識し解決をするための会にすることを意図した •今まで住民が経験上、感じていた危険箇所だけではなく、住民も気づいていなかった潜在的な危険箇所についても、客観的なデータ(見える化したデータ)を共有しながら合意形成を図った
	<p>❖ 第2回ワークショップ</p> <p>実施日 2019年5月27日 参加者 町内会、学校関係者、国土交通省、朝霞市、朝霞警察署 提示資料 ワークショップ資料 「生活道路対策について」 内 容 エリア内にて対策目的別に箇所を抽出した後、「対策カード」を用いて対策案を検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> •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、幹線道路から生活エリアに流入する交通経路などの情報を提示
	<p>❖ 第3回ワークショップ</p> <p>実施日 2019年9月25日 参加者 町内会、学校関係者、国土交通省、朝霞市、朝霞警察署 提示資料 ワークショップ資料 「生活道路の安全対策を一緒に考えませんか(第3回)」 内 容 ワークショップの結果を踏まえ、対策案を決定</p>	<ul style="list-style-type: none"> •ワークショップの結果を踏まえ、市から対策について説明を行った後に、参加者自ら対策を選択してもらった •第2回ワークショップで考えた対策に関するイメージ写真を見せて具体的にイメージを共有
	<p>❖ 第4回ワークショップ</p> <p>実施日 2019年12月6日 参加者 町内会、学校関係者、国土交通省、朝霞市、埼玉県警察本部、朝霞警察署、埼玉大学 提示資料 ワークショップ資料 「これまでのワークショップの経緯と成果」 内 容 新たな技術を活用した交通安全対策手法についての実行可能性調査(FS調査)の取り組み案の説明及び同意</p>	<ul style="list-style-type: none"> •新たな技術を活用した交通安全対策に精通している有識者に参加いただいたことで、住民から取組みへの信頼性の向上や、疑問の早期解決に繋がった

	<p>❖ 第5回ワークショップ</p> <p>実施日 2020年3月6日 参加者 町内会、学校関係者、国土交通省、朝霞市、埼玉県警察本部、朝霞警察署、埼玉大学 提示資料 ワークショップ資料 「第5回東弁財地区生活道路安全対策協議会(ライジングボードの実行可能性調査について)」 内 容 実行可能性調査(FS調査)に基づき社会実験の実施の可否を確認</p> <p>❖ 警察協議</p> <p>実施日 2020年8月17日 参加者 福山市、埼玉県警察本部 内 容 各箇所に対する物理的デバイスの設置について</p> <p>❖ 民地所有者への説明</p> <p>実施日 2020年9月 参加者 民地所有者(不動産会社等)、朝霞市 内 容 交差点部ハンプ等に隣接する土地所有者に対する交通安全対策の説明</p> <p>❖ 第6回ワークショップ</p> <p>実施日 2020年10月26日 参加者 町内会、学校関係者、国土交通省、朝霞市、埼玉県警察本部、朝霞警察署、埼玉大学 提示資料 ワークショップ資料 「第6回東弁財地区生活道路安全対策協議会」ライジングボードの設置について、2020年度においては見送りとした これまで検討した交通安全対策の予定について連絡工事施工中の見学会、工事完成後の体験会を予定</p> <p>❖ 工事現場の見学会</p> <p>実施日 2021年2月25日 内 容 交差点部ハンプ、スムーズ横断歩道などの工事箇所の見学</p>	<p>• 実行可能性調査(FS調査)を行い、実際に現場を確認したことによって新たな課題を認識した</p> <p>• 合意の得られた物理的デバイスのみ本設置を決定し、そうでないものは設置を見送る判断をした</p>
--	--	---



<p>対策実施 <Do></p>	<p>❖ 本設置</p> <p>運用開始 2021年3月</p>	
----------------------------	---	--



<p>評価 <Check></p>	<p>❖ 実態調査</p> <p>内 容 スムーズ横断歩道における通過車両の速度調査 歩行者に対する譲り行動調査</p> <p>❖ ETC2.0 プローブ情報分析</p> <p>内 容 対策1か月後の急減速発生頻度を分析</p>	
-----------------------------	---	--



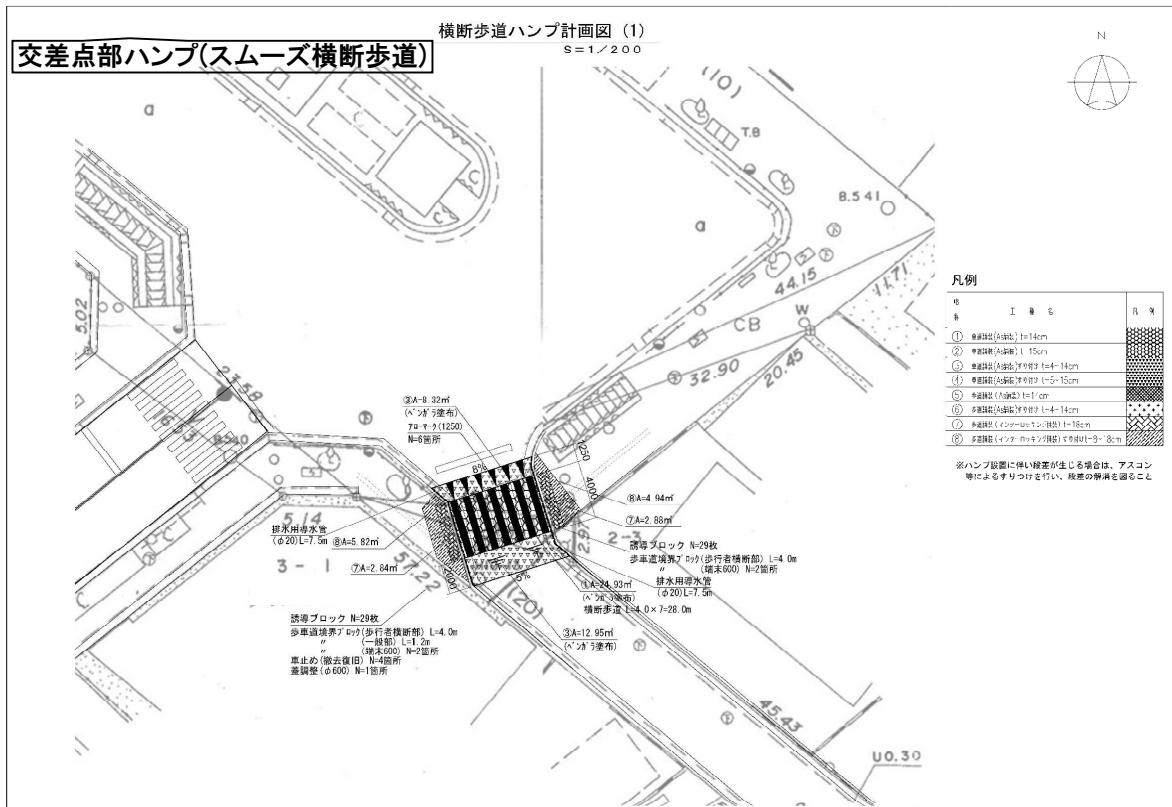
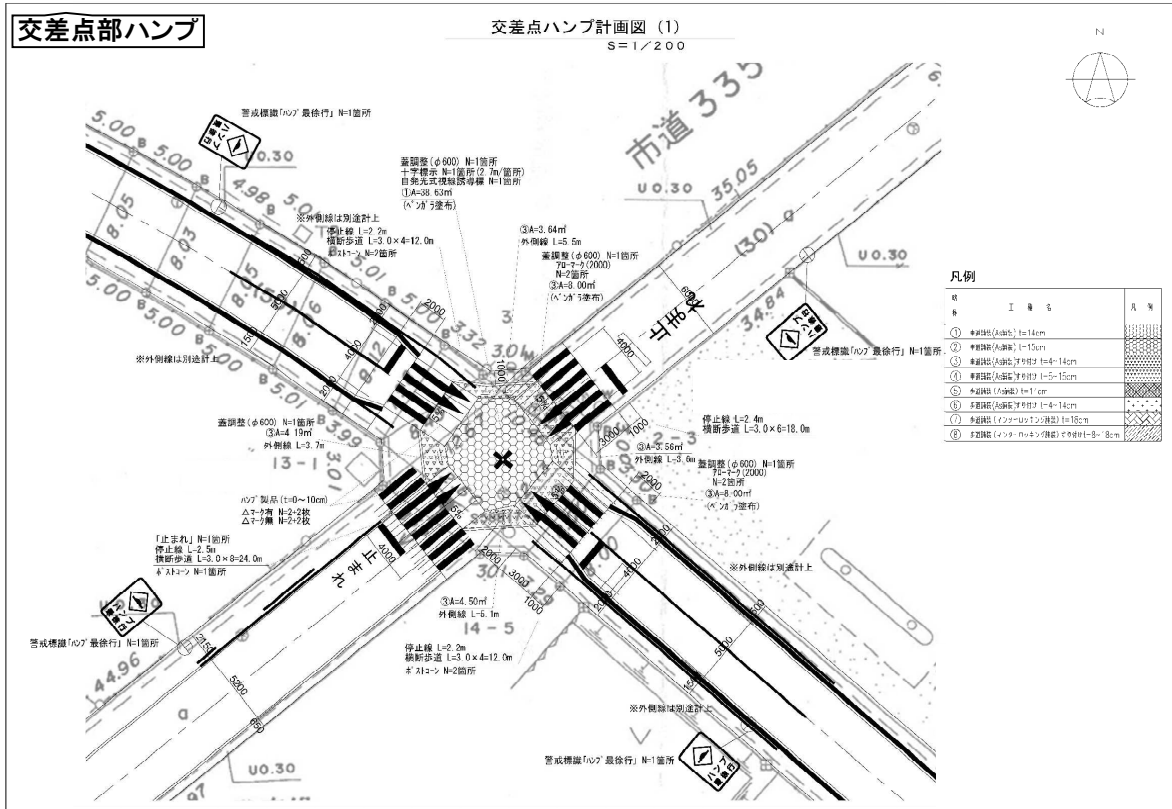
<p>対策改善 <Action></p>

合意形成における道路管理者からみた特筆事項

円滑な検討に結びついた点	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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。
考えられる今後の工夫	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 最初は全エリアの人を呼んでワークショップを行い、議論の結果、小学校付近のところピックアップされることになった。対象エリア以外の方たちはワークショップを繰り返すうちに来てもらえなくなつたため、今後工夫が必要である。 ◆ 資料説明の際、自治町内会長より「横文字ビジネス用語・専門用語」が分かりにくいとのご指摘があつた。用語については説明を行い、「物理的デバイス」など専門用語については動画などを見せることで理解醸成を図ることが有効と考えられる。 ◆ 先進的な取組みであつたため、モデル地区として実施してみたが、今後効果検証結果を踏まえた上で対策を実施する。

その他参考資料

❖ 交差点部ハンプ設計図



提供:朝霞市