

NEW!

● 社会実験を経て本設置へ

広島県福山市(大津野地区)

社会実験でハンプと狭さく、物理的対策と
視覚的対策の効果を比較し、本設置

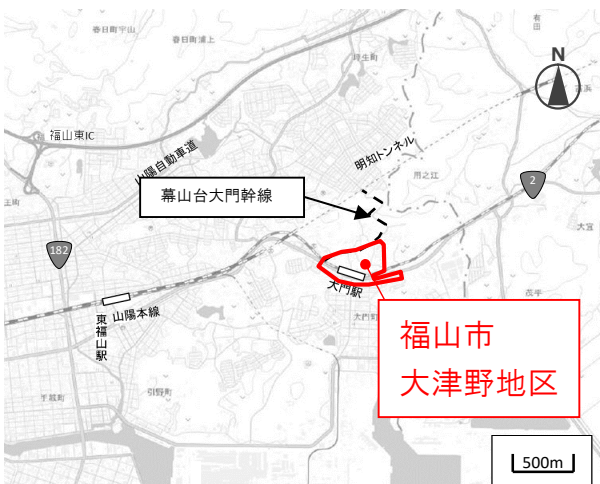


社会実験を2パターン実施



18.広島県福山市
(大津野地区)

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"> ▶ 単路部ハンプ 1箇所 ▶ 単路部狭さく(片側)4箇所 ▶ 単路部狭さく(両側)3箇所 他
生活道路の 課題	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 大門駅北側では幕山台大門幹線と国道2号との交差点で渋滞が発生し、対策路線での抜け道利用が多く(87%程度*)、車両の走行速度が高い(30km/h以上の車両が90%程度*) ▶ 大門駅南側では、国道2号の渋滞により、対策路線が抜け道利用されている
	*交通実態調査

NEW!

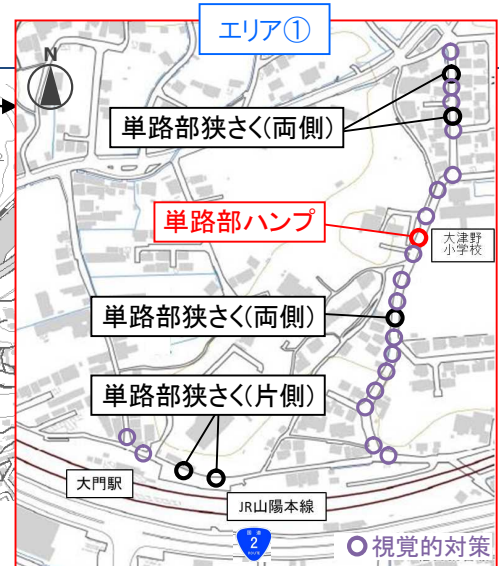
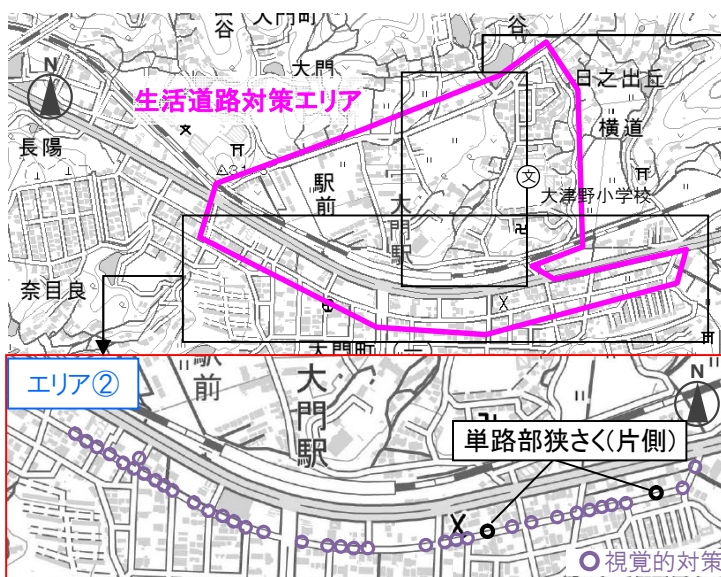
広島県福山市(大津野地区)

設置の
特徴

社会実験でハンプと狭さく、物理的対策と 視覚的対策の効果を比較し、本設置

物理的デバイスの概要【本設置】(1/2)

設置箇所



背景の地図の出典: 国土地理院

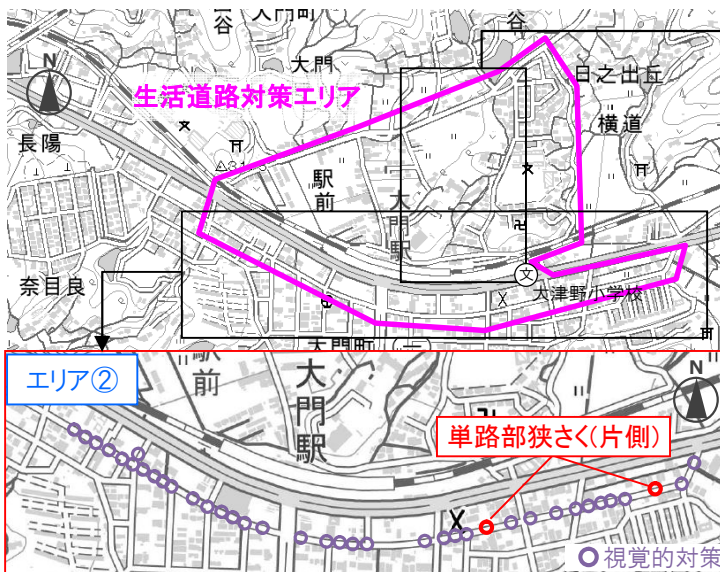
※視覚的対策の詳細については
P.172 を参照

設置内容

	内容	備考
設置箇所数	1箇所	
設置時期	2019年6月	
ハンプの形状	【単路部ハンプ】 ・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	・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	・平坦部、傾斜部：ベンガラ
その他の対策	・単路部イメージハンプ	
技術的な工夫	◆可搬型ゴム製ハンプとアスファルト製ハンプを経済比較し、アスファルト製ハンプを採用 ◆大門駅北口～大津野小学校の路線は、大門駅方向から上り坂となっており、縦断勾配が急な区間(10%)を避け、比較的平坦な箇所(2%)を選定して設置	

物理的デバイスの概要【本設置】(2/2)

設置箇所



※視覚的対策の詳しい内容については P.172 を参照

設置内容

	内容	備考
設置箇所数	7箇所	
設置時期	2019年6月 2021年1月	
狭さくの形状	【単路部狭さく(両側)】 ・狭小部の幅員 3m ・狭小部の長さ 3m ・すりつけ部の長さ 1.5m 【単路部狭さく(片側)】 ・狭小部の幅員 3.5m ・狭小部の長さ 3m ・すりつけ部の長さ 1.5m	・技術基準を参考 ・単路部狭さく(片側)は大門駅前周辺に4箇所設置(社会実験時は駅周辺での設置なし)
構造及び付属施設	・ゴム製ポール ・張り出し部のカラー化 ・導流帯 ・路面表示	・張り出し部：ベンガラ
その他の対策	・単路部イメージ狭さく(交互)	
技術的な工夫	◆社会実験の効果を踏まえ、大門駅南側にも対策を拡大 ◆エリア①について、社会実験によりゴム製ポールの設置の可否を確認し、沿道出入りに支障がある等の理由から設置不可と判断された箇所には、イメージ狭さくによる対策を行った	

NEW!

広島県福山市(大津野地区)

設置状況(エリア①)



提供:福山市

概観(単路部ハンプ)



提供:福山市

概観(単路部イメージハンプ)



提供:福山市

概観(単路部狭さく(両側))



提供:福山市

概観(単路部狭さく(両側))



提供:福山市

路面表示



提供:福山市

横断歩道の強調

NEW!

広島県福山市(大津野地区)

設置状況(エリア②)



提供:福山市

概観(単路部狭さく(片側))



提供:福山市

概観(単路部イメージ狭さく(交互))



提供:福山市

概観(単路部イメージ狭さく(交互))



提供:福山市

路面表示



提供:福山市

路面表示

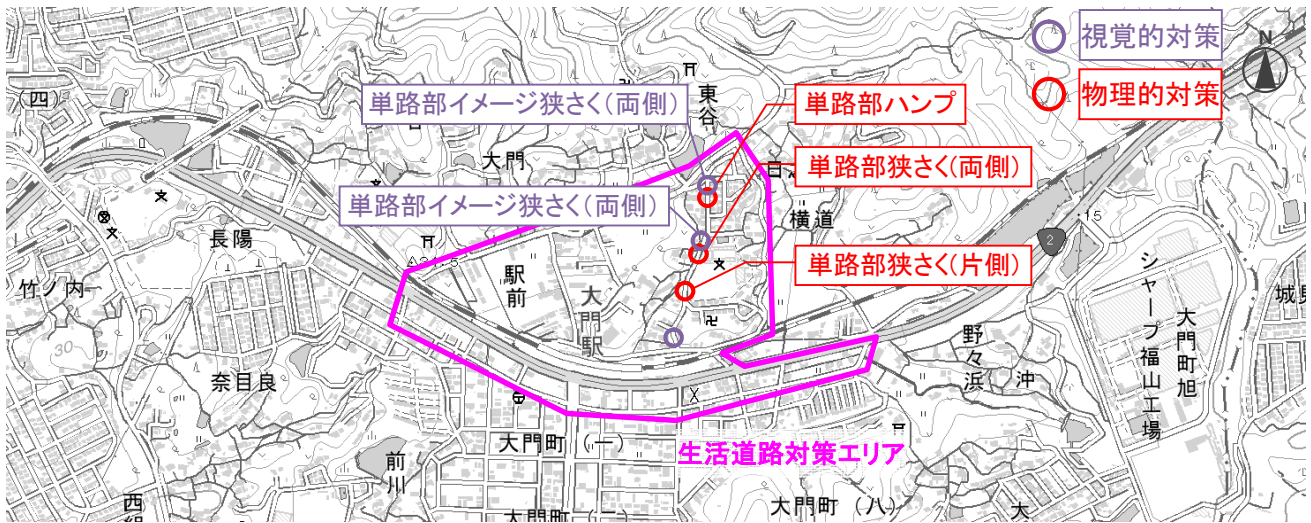


提供:福山市

横断歩道の強調

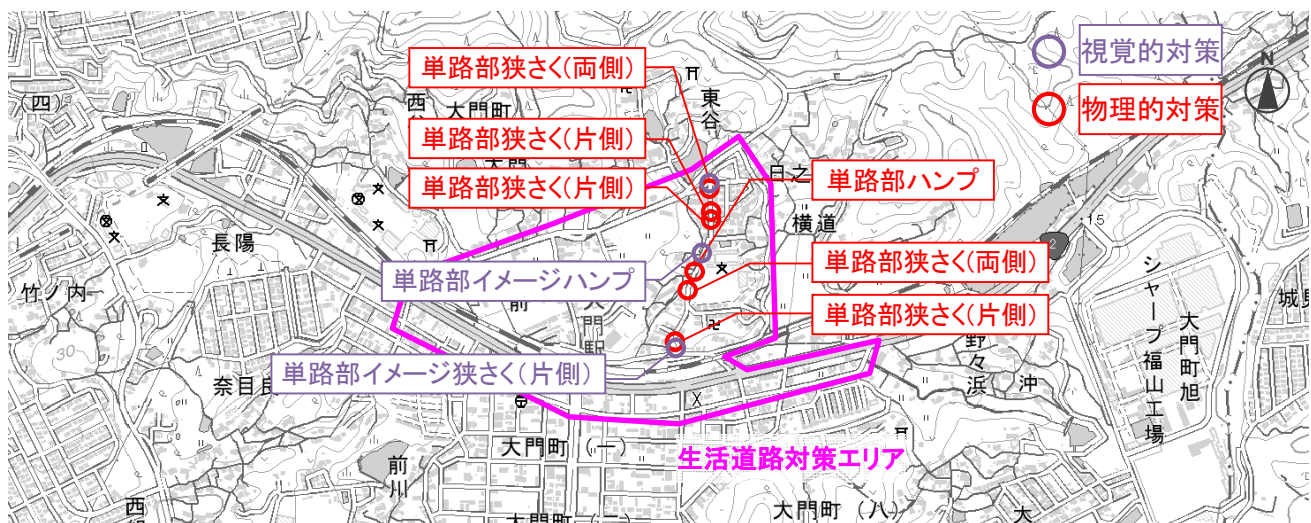
物理的デバイスの概要【社会実験】

設置箇所(社会実験 1 回目)



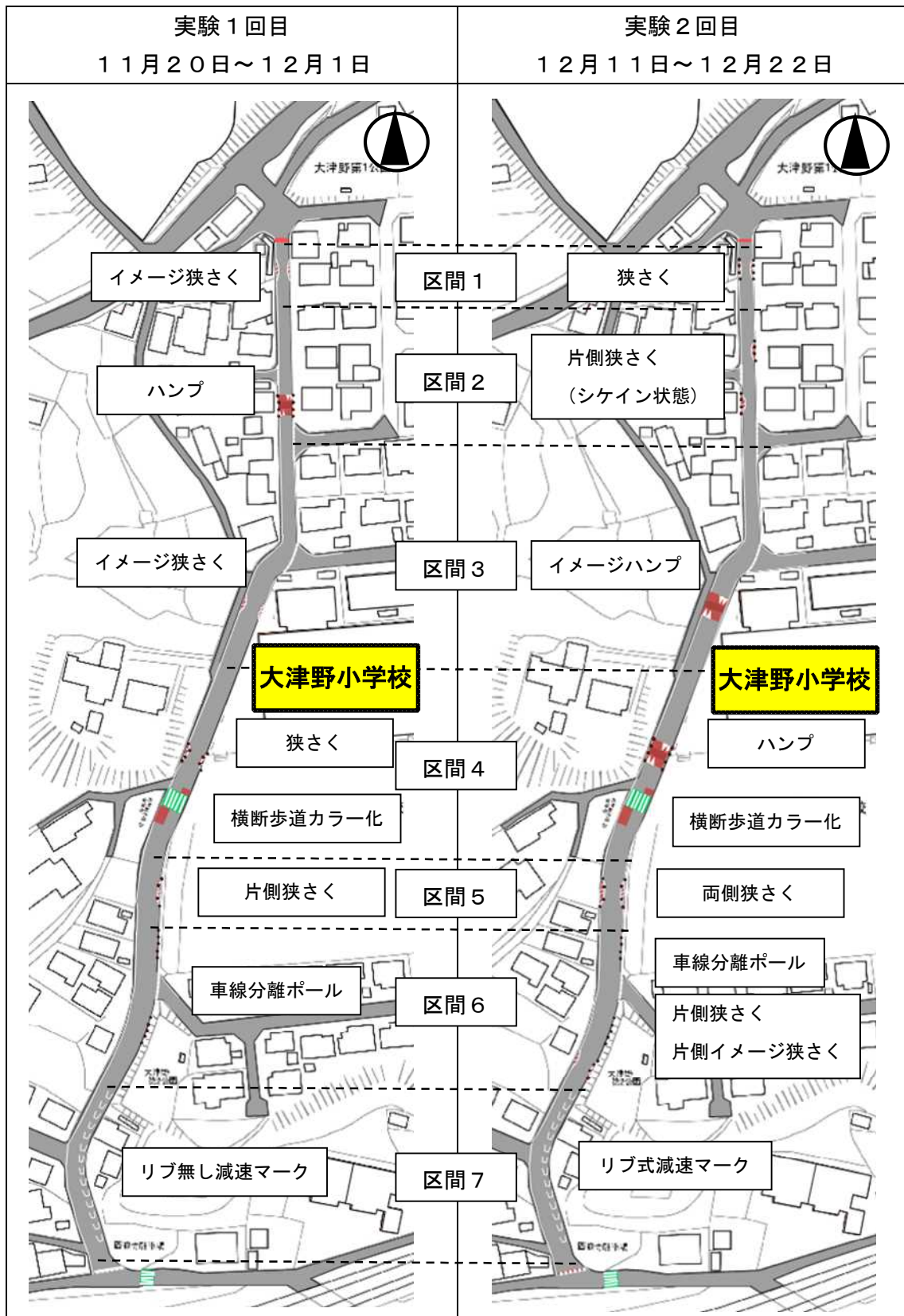
背景の地図の出典: 国土地理院

設置箇所(社会実験 2 回目)



背景の地図の出典: 国土地理院

社会実験の概要



出典:福山市大津野小学校地区の通学路における地理的条件を考慮した速度抑制実証実験(福山市)

https://www.hido.or.jp/14gyousei/backupnumber/2018data/1811/1811sokudoyokusei_fukuyama_city.pdf

設置内容(社会実験 1 回目)

	内 容	備 考
設置箇所数	3 箇所	
実施時期	2017 年 11 月 20 日～12 月 1 日	
ハンプ・狭さくの形状	【単路部ハンプ】 ・平坦部の長さ 2m ・ハンプの高さ 10cm ・傾斜部の勾配 平均 5% 【単路部狭さく(両側・片側)】 ・狭小部の幅員 3m (両側) ・狭小部の幅員 3.5m (片側)	・技術基準を参考
構造及び付属施設	・可搬型ゴム製ハンプ ・ゴム製ポール ・路面表示 ・仮設看板 ・流出入部のカラー化	・可搬型ゴム製ハンプ：ベンガラ ・流出入部：ベンガラ
その他の対策	・単路部イメージ狭さく (両側)	

設置内容(社会実験 2 回目)

	内 容	備 考
設置箇所数	6 箇所	
実施時期	2017 年 12 月 11 日～12 月 22 日	
ハンプ・狭さくの形状	【単路部ハンプ】 ・平坦部の長さ 2m ・ハンプの高さ 10cm ・傾斜部の勾配 平均 5% 【単路部狭さく(両側・片側)】 ・狭小部の幅員 3m (両側) ・狭小部の幅員 3.5m (片側)	・技術基準を参考 ・単路部狭さく(片側)は交差点前後に 2 箇所設置
構造及び付属施設	・可搬型ゴム製ハンプ ・ゴム製ポール ・路面表示 ・仮設看板 ・流出入部のカラー化	・可搬型ゴム製ハンプ：ベンガラ ・流出入部：ベンガラ
その他の対策	・単路部イメージハンプ ・単路部イメージ狭さく (片側)	

技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> ◆社会実験を同一区間で 2 回に分けて試行することで、対策の違いによる効果を比較できるようにした。また、他地区での活用も視野に入れ、様々な対策の効果の違いを把握した ◆実験区間を長くとる(500m)ことで、複数の対策メニューを試すことができた ◆速度が回復する区間に狭さくを設け、走りにくいイメージをだすようにした ◆対策に視覚的なもの(イメージハンプ、イメージ狭さく等)と物理的なものを入れることで効果の差を確実に実感できるようにした ◆連続的に対策を講じることで、ドライバーに当該地区の危機意識を伝えられた
--------	---

設置状況【社会実験:1回目】



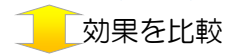
提供:福山市

概観(単路部ハンプ)



提供:福山市

概観(単路部狭さく(両側))



効果を比較



提供:福山市

流出入部のカラー化



提供:福山市

概観(単路部イメージ狭さく(両側))



提供:福山市

路面表示

設置状況【社会実験:2回目】



提供:福山市

概観(単路部ハンプ)



効果を比較



提供:福山市

概観(単路部狭さく(両側))



概観(単路部イメージハンプ)



概観(単路部狭さく(片側))



路面表示



通行状況

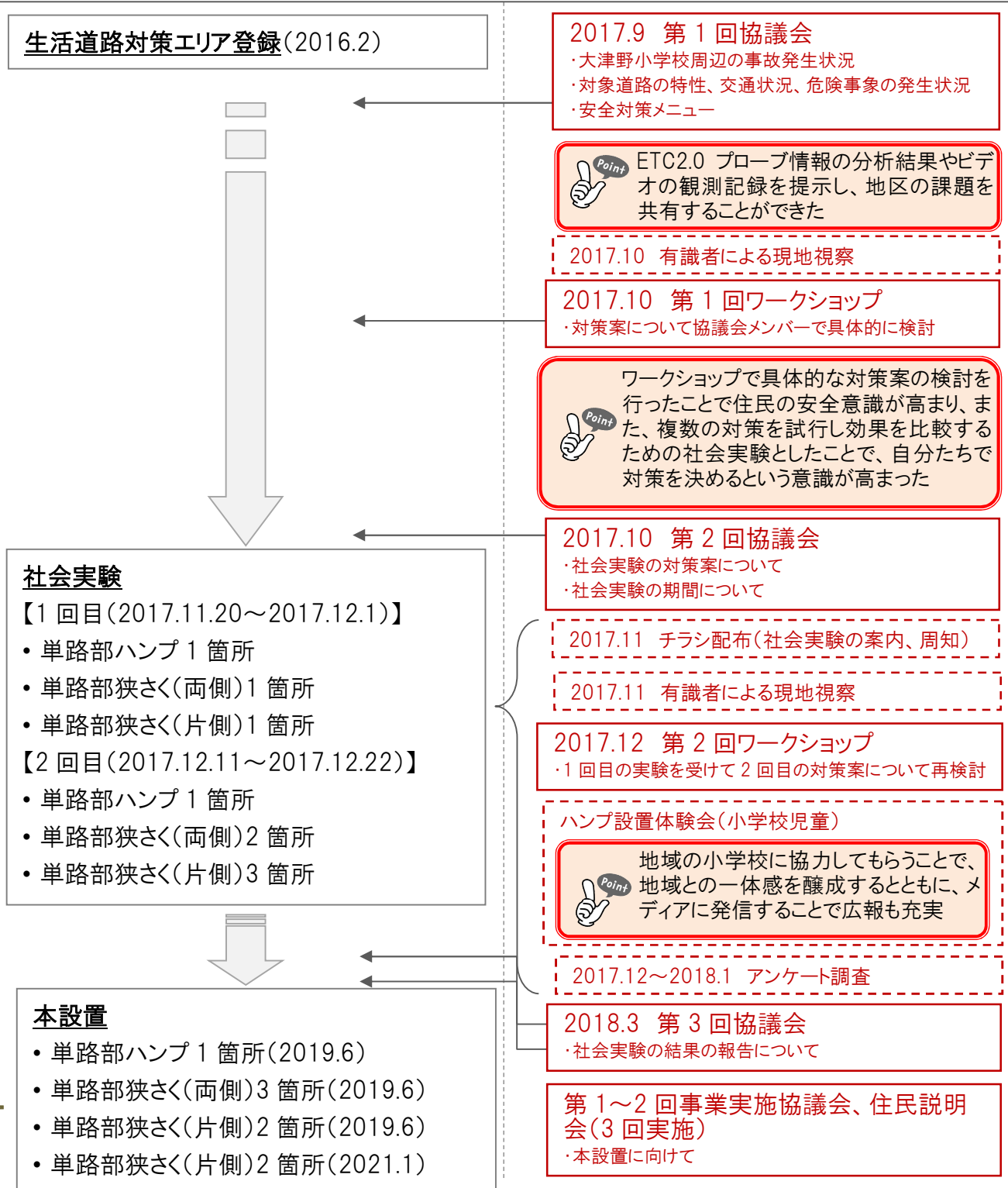
合意形成
のポイント

社会実験を2パターン実施


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 
現況調査 計画策定 <Plan>	❖ 第1回協議会 実施日 2017年9月22日 参加者 地域の代表者、学校関係者、国土交通省、広島県、福山市、福山東警察署 提示資料 大津野小学校周辺の事故発生状況、対象道路の特性、交通状況、危険事象の発生状況、安全対策メニュー(社会実験実施検討)	<ul style="list-style-type: none"> ETC2.0 プローブ情報分析結果や現地のビデオ観測記録を用いることで、通学時の危険な状況を共有することができた
	❖ 記者発表 実施日 2017年9月22日 内容 協議会開催、社会実験実施の検討	
	❖ 有識者を交えた現地視察及び意見交換 実施日 2017年10月11日 内容 7時30分頃から、通勤通学のピーク時の現地状況(児童の通学状況や自動車の通行状況など)を視察、社会実験の対策について、意見・助言	
	❖ 第1回ワークショップ 実施日 2017年10月19日 参加者 地域の代表者、福山市 内容 対策案について具体的に検討	<ul style="list-style-type: none"> ワークショップで具体的な対策の検討を行ったことで住民の安全意識が高まった。また、複数の対策を試行し効果を比較するための社会実験としたことで、自分たちで対策を決めるという意識が高まった
	❖ 第2回協議会 実施日 2017年10月25日 参加者 地域の代表者、学校関係者、国土交通省、広島県、福山市、福山東警察署 内容 社会実験の対策案について、社会実験の期間について、その他(工事等)	<ul style="list-style-type: none"> ハンブに対する予備知識がないことから、社会実験は2回に分け、理解しやすいものから順に試行するとともに、物理的デバイスによる効果を比較
	❖ チラシ配布 実施日 2017年11月15日 実施者 地域住民、国土交通省、福山市、福山東警察署 内容 朝の通勤時間帯(7:30~)に該当路線を通行する車両へチラシを配布	<ul style="list-style-type: none"> 住民、行政、警察で協力して行った
	❖ 記者発表 実施日 2017年11月17日 内容 社会実験の計画内容	
	❖ 地域住民への回覧 実施日 2017年11月 内容 社会実験の計画内容	
	❖ 社会実験(1回目) 実施日 2017年11月20日~12月1日	
	❖ 有識者視察 実施日 2017年11月29日 内容 社会実験(1回目)の実施状況の視察 2回目の社会実験に関する意見・助言	
	❖ 第2回ワークショップ 実施日 2017年12月6日 参加者 地域の代表者、福山市 内容 1回目の実験を受けて、2回目の対策案について再検討	



<p>現況調査 計画策定 <Plan></p>	<p>❖ 記者発表 実施日 2017年12月6日 内容 児童参加によるハンプの設置</p> <hr/> <p>❖ ハンプ設置体験会(ミニイベント) 実施日 2017年12月11日 参加者 大津野小学校の児童 内容 児童参加による可搬型ゴム製ハンプの設置</p> <hr/> <p>❖ 社会実験(2回目) 実施日 2017年12月11日~12月22日</p> <hr/> <p>❖ アンケート調査 実施日 2017年12月末~2018年1月末 内容 社会実験の効果について (町内会、小学校、保育園、近隣企業に協力してもらう)</p> <hr/> <p>❖ 第3回協議会 実施日 2018年3月27日 参加者 地域の代表者、学校関係者、国土交通省、広島県、福山市、福山東警察署 内容 社会実験の結果報告について</p> <hr/> <p>❖ 第1回事業実施協議会 実施日 2018年6月27日 参加者 地域の代表者、学校関係者、福山市、福山東警察署 内容 生活道路対策事業のこれまでの経緯について 交通安全対策案について</p> <hr/> <p>❖ 第2回事業実施協議会 実施日 2018年8月30日 参加者 地域の代表者、学校関係者、福山市、福山東警察署 内容 交通安全対策案について 今後のスケジュールについて</p> <hr/> <p>❖ 住民説明会(3回実施) 実施日 2018年11月6日、13日、15日 参加者 地域の代表者、町内会員、福山市、福山東警察署 内容 交通安全対策案について 今後のスケジュールについて</p>	<p>• 広報活動を協力して行ったことにより意識が高まった • 社会実験時は、地域の小学校に協力してもらうことで、交通安全対策に対する地域との一体感を醸成するとともに、メディアに発信することで広報も充実できた</p>
---------------------------------------	---	---



<p>対策実施 <Do></p>	<p>❖ 本設置 運用開始 2019年6月 2021年1月(エリア②)</p>	
----------------------------	---	--



<p>評価 <Check></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"> ◆ 協議会で対策案を提示するだけでなく、別途ワークショップを開催し、対策案を住民も含めて検討することで、“自分たちで交通安全対策をしている”という意識を高めることができた。 ◆ 社会実験を 2 回に分けて実施し、多くの関係者と連携していく中で、対策の必要性と緊急性を共有することができた。 ◆ 実験ハンプの設置に地域の小学生と協力することやメディアに取り上げてもらうことで地域との一体感を醸成することができた。 ◆ ハンプ等の概要を説明する際は、写真を用いることで実際の対策のイメージをもってもらえることができた。
<p>考えられる 今後の工夫</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 住民の物理的対策(ハンプ等)設置に対するハードルを下げるため、身近な同市内における設置例を積極的に紹介する(紙面による説明、現地見学等)。

その他参考資料

❖ 取組みの紹介


本事例集に掲載している大門駅北口～大津野小学校の経路及び国道2号南側の経路において集中的に実施されている対策について紹介。

大津野地区での生活道路対策


大津野小学校周辺や事故の多い路線において、自転車・歩行者の安全を確保するため、通過交通量や速度の抑制を目的とした交通安全対策を実施しました。


通過交通量+速度抑制対策

狭さくの設置
(ポールによる狭さく)



イメージ狭さくの設置
(路面標示のみ)






● 狭さくの設置 ● イメージ狭さくの設置 ● 交差点の注意喚起, カラーリングによる注意喚起
● ハンプ, イメージハンプの設置 ● 横断歩道の強調 ● 止まれの強調, 減速マークの設置
..... 対策エリア


速度抑制対策

交差点の注意喚起




カラーリングによる注意喚起

ハンプの設置




イメージハンプの設置



止まれの強調



減速マークの設置



横断歩道の強調 「横断児童有り」路面標示

※一部、通学路整備事業にて施工

出典:福山市 HP

https://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/uploaded/life/223503_1724455_misc.pdf