

変形交差点でのハンプ設置



近接箇所での試験設置で効果を確認



05. 福岡県糟屋郡新宮町
(緑ヶ浜地区)

広域図



背景の地図の出典：国土地理院

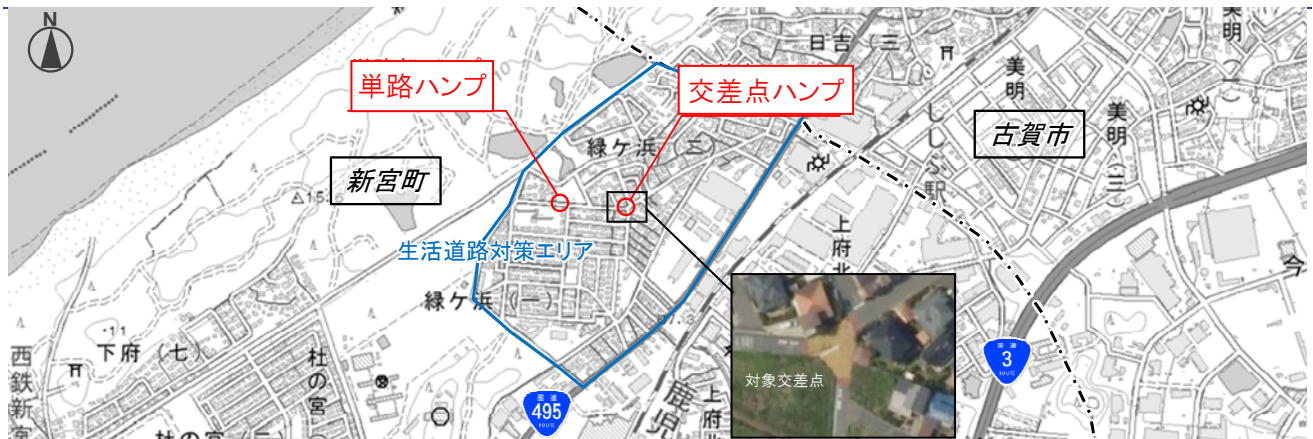
| | |
|-------|---|
| 登録状況 | 生活道路対策エリア(区域) |
| 対策の内容 | ハンプ設置(交差点) 他 |
| 備考 | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 新駅(新宮中央駅)の開業もあり人口が増加し、緑ヶ浜地区では児童数も増加している ▶ ETC2.0 プローブデータより、速度の高い車両の存在、国道 495 号の混雑回避の抜け道利用車両の存在が確認されている |

設置の
特徴

変形交差点でのハンプ設置

ハンプの概要

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 | 2箇所 | <ul style="list-style-type: none"> 交差点ハンプ 1箇所 単路部ハンプ 1箇所 | | | | | |
| 設置時期 | 2018年3月(交差点ハンプ) 2018年11月(単路部ハンプ) | | | | | | |
| ハンプの形状 | <table border="0"> <tr> <td>交差点</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 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% </td> <td rowspan="2"> <ul style="list-style-type: none"> 平坦部の長さは交差点形状に応じて設定 傾斜部は技術基準を参考 </td> </tr> <tr> <td>単路部</td> <td> <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% </td> </tr> </table> | 交差点 | <ul style="list-style-type: none"> 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% | <ul style="list-style-type: none"> 平坦部の長さは交差点形状に応じて設定 傾斜部は技術基準を参考 | 単路部 | <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% | |
| 交差点 | <ul style="list-style-type: none"> 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% | <ul style="list-style-type: none"> 平坦部の長さは交差点形状に応じて設定 傾斜部は技術基準を参考 | | | | | |
| 単路部 | <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% | | | | | | |
| 構造及び付属施設 | <ul style="list-style-type: none"> アスファルト舗装 路側帯グリーンベルト ゴム製ポール 路面表示、警戒標識 | <ul style="list-style-type: none"> 舗装は表層 5cm(As)、表層下は路盤材で構成 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 | | | | | |
| 技術的な工夫 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 交差点部は現況の路面の道路縦断が水平でなかったため、傾斜部の勾配は平均 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した ◆ 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、通行可能な状態を確保しつつ、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

交差点ハンプ



概観



通行状況



沿道出入口とのすりつけ

単路部ハンプ



概観



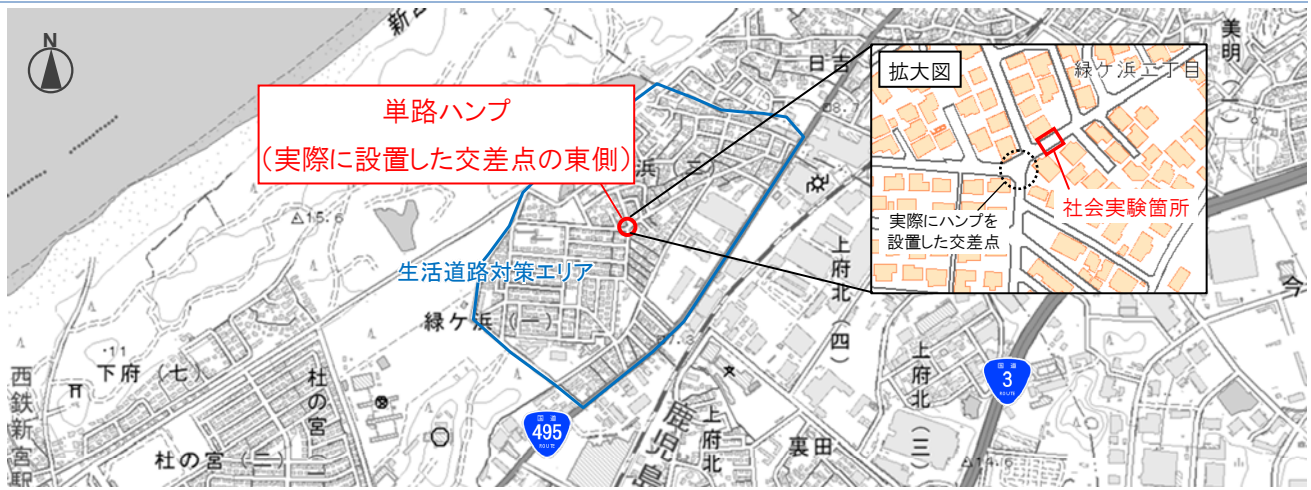
ゴム製ポール



路面表示、警戒標識

ハンプの概要【社会実験】

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 |
|--------------|--|-------------|
| 実施箇所数 | 1箇所(単路部) | 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 ゴム製ポール 仮設看板 | 狭さを併用 |
| 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、モバイルハンプの設置が難しかったことから、近接する単路で実験を行うこととし、ハンプを設置して問題がないかをチェックすることを主眼とした ◆歩行者等との分離のため、ゴム製ポールを路側帯に配置 ◆ハンプ設置前から予告看板を設置して通行者に周知 | |

設置状況【社会実験】



概観



児童通学時の通行状況①



児童通学時の通行状況②

合意形成
のポイント

近接箇所での試験設置で効果を確認

対策実施状況と合意形成の概要

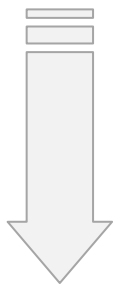
対策実施状況
(道路管理者の動き)

合意形成の概要

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)

- ・単路部ハンプ設置



設置(全3箇所の計画の内、2箇所)

- ・交差点ハンプ設置(2018.3)
- ・単路部ハンプ設置(2018.11)



設置(全3箇所の計画の内、残1箇所)

- ・単路ハンプ設置予定(2019年度中)

地域からの対策要望
(既往の通学路交通安全プログラムや地域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地元からの要望があり、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

効果(交通量・速度)検証
環境影響(騒音・振動)評価
住民アンケート調査



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

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 |
|------------------------|--|---|
| 現況調査 計画策定 <Plan> | <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 地元保護者代表、地区代表、道路管理者、警察 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プを設置(狭さくの併用)</p> <hr/> <p>❖ 住民アンケート 実施日 2016年12月 内容 対策の効果検証及び対策の必要性</p> | <ul style="list-style-type: none"> • ハンプを設置して速度を抑制してほしいという地元からの要望があり、それに対応する形で設置箇所を含めた計画を立案した • 地元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 • 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 |
| ↓ | | |
| 対策実施 <Do> | <p>❖ 本設置 運用開始 交差点ハンプ 2018年3月 単路部ハンプ 2018年11月 (設置計画(全3箇所)の内、2箇所に設置)</p> | |
| ↓ | | |
| 評価 <Check> | ※効果検証準備 | |
| ↓ | | |
| 対策改善 <Action> | <p>❖ 本設置(予定) 実施時期 平成31年度中 内容 設置計画(全3箇所)の内、残り1箇所を設置予定</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"> ◆ 対策への意識が高い地域であったため、地元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。 |
| 考えられる 今後の工夫 | <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。 |