

夜間の視認性への工夫



設置前後の啓発活動



08.大阪府豊中市
(桜井谷地区)

広域図



背景の地図の出典: 国土地理院

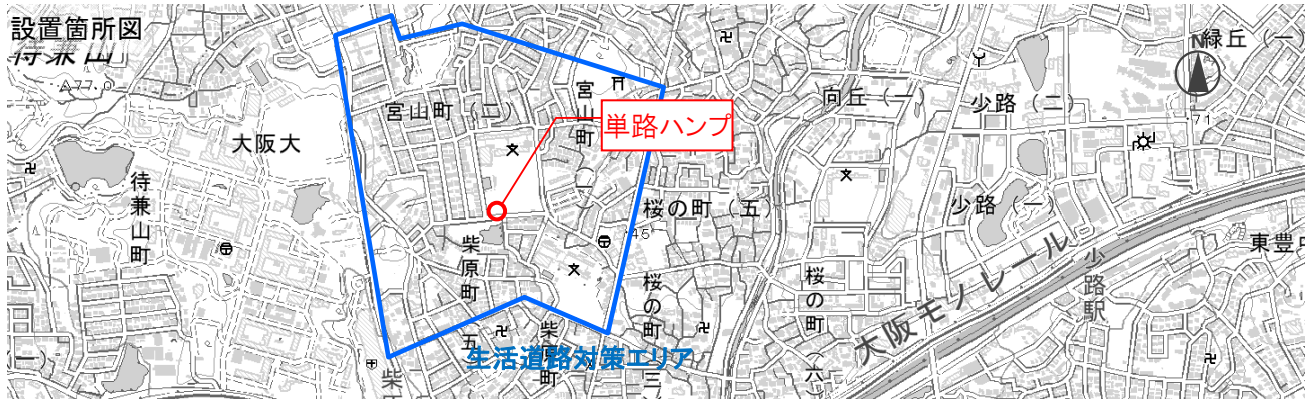
登録状況	生活道路対策エリア(区域)
対策の内容	ハンプ設置 他
備考	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 西(大阪大)から府道 43 号方面へは、下り勾配な上、ハンプ設置箇所を境に登坂方向1車線→降坂方向2車線となるため、速度がしやすい ➤ 通学路となっており、地元から安全対策の要望があった

設置の
特徴

夜間の視認性への工夫

ハンプの概要

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	1箇所(単路部)	
設置時期	平成29年10月	
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"> アスファルト舗装 傾斜部のカラー化 警戒表示、路面表示 ゴム製ポール 	キラキラ舗装
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> ◆夜間の視認性に留意して、カラー表層に反射ビーズを多めに混入（反射の妨げとなるため、トップコートは施していない） ◆路肩と車道部に段差ができないよう一体的に嵩上げ ◆ハンプは、設置箇所の表層、基層をはぎとった後、路盤を整生した後に施工 ◆路肩にグリーンベルトを設置することで、歩行位置をわかりやすくした ◆路肩の通行者にも注意喚起できるよう、路肩の“△マーク”を独自に考案 ◆外側線上にゴム製ポールを設置し、注意喚起とともに視覚的な狭窄効果を狙った ◆サイン曲線に近づけるため、4箇所程度の基準高を設定し、滑らかに擦り付けた ◆設置直後の夜間は、ガードマン、投光器、回転灯を配置し、通行に配慮した 	

設置状況



概観



路面表示



路肩の通行マーク(独自に考案)



通行状況



反射ビーズを多めに混入(夜間の視認性向上)



道路端部の処理

合意形成
のポイント

設置前後の啓発活動

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

設置

・単路ハンプ 1 箇所 (2017.8~)



生活道路対策エリア登録 (2017.9)

地元アンケート


Point 沿道住民(全戸)と自治会に個別に計画を説明し、ハンプ設置の 1 か月前から看板「凸型舗装」で周知

Point ハンプ設置後に速度抑制の啓発活動を実施(市・警察)

効果調査

Point ETC2.0 プローブデータを活用することで、対策前の抜け道の実態や対策後の変化を把握でき、住民と効果を共有できた

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>	❖ 地元アンケート 内 容 地域の危険箇所、課題の抽出	
↓		
対策実施 <Do>	❖ 本設置(試行設置) 運用開始 2017年8月	<ul style="list-style-type: none"> 沿道住民(全戸)と自治会に個別に計画を説明し、ハンプ設置の1か月前から看板「凸型舗装」で周知 ハンプ設置後に速度抑制の啓発活動を実施(豊中市・警察)
↓		
評価 <Check>	❖ 効果調査 実施日 2017年5月、7月、8月 (対策前、設置完了日、対策後に実施) 調査内容 車両速度調査、騒音・振動調査	<ul style="list-style-type: none"> ETC2.0プローブデータを活用することで、対策前の抜け道の実態や対策後の変化を把握でき、住民と効果を共有できた
↓		
対策改善 <Action>		

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"> 交通安全に関心が高い地域であり、沿道住民(全戸)に個別に説明するなど事前に十分に周知を行うことで、事業が円滑に進んだと感じる。
考えられる今後の工夫	<ul style="list-style-type: none"> より効果的に速度を抑制するための設置手法(設置数)を検討 ETC2.0プローブデータによる抜け道利用の実態等が把握でき、有意性は十分に感じる。