

# 物理的対策と視覚的対策を比較



# 社会実験を2パターン実施



## 広域図



背景の地図の出典: 国土地理院

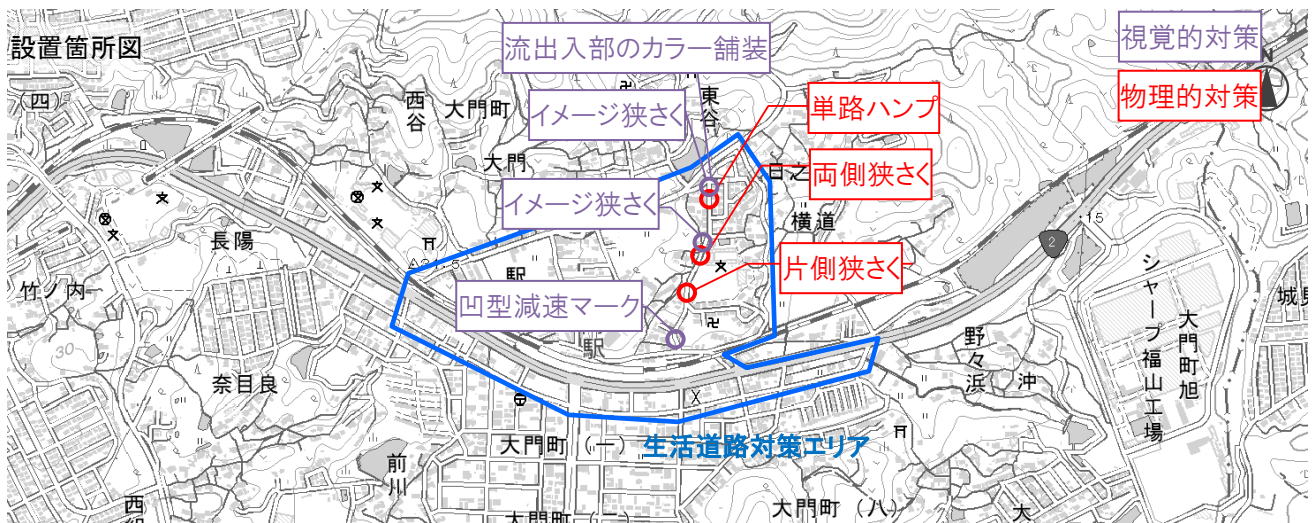
登録状況	生活道路対策エリア(区域)
対策の内容	ハンプ、狭さく設置 他
備考	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 国道2号への通過交通が多い</li><li>▶ 山側から国道2号に向かって下り勾配となっており、速度がしやすい</li></ul>

# 設置の 特徴

# 物理的対策と視覚的対策を比較

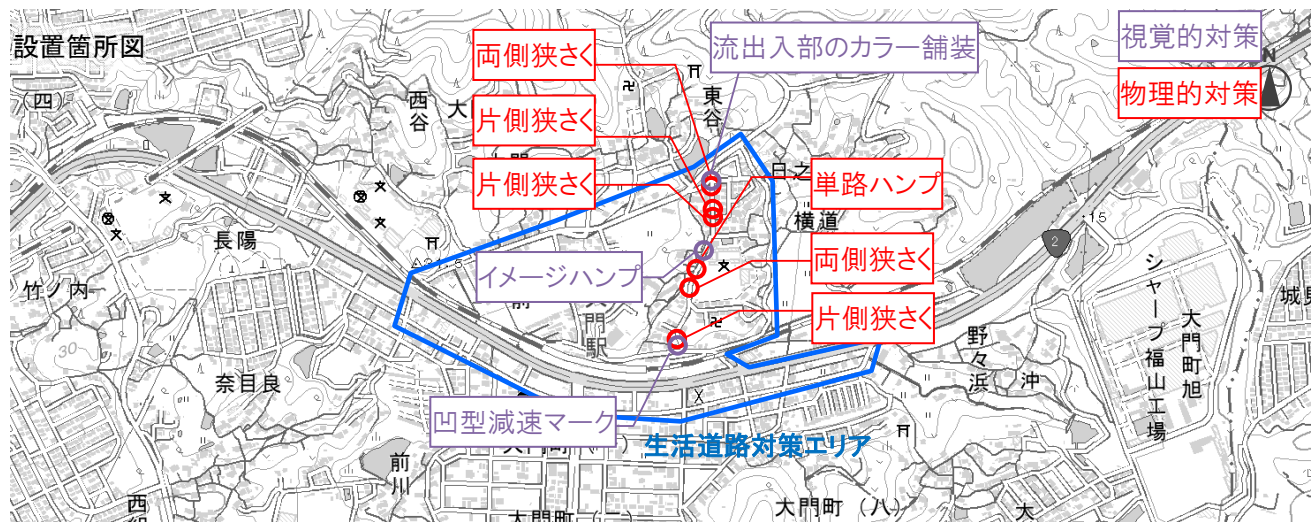
## ハンプ・狭さくの概要

### 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

設置内容(社会実験 1 回目)

	内 容	備 考
実施時期	2017 年 11 月 20 日～12 月 1 日	
ハンプ・狭さくの設置箇所数	3 箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 単路ハンプ 1 箇所</li> <li>• 両側狭さく 1 箇所</li> <li>• 片側狭さく 1 箇所</li> </ul>
ハンプ・狭さくの形状	<b>【ハンプ】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 平坦部の長さ 2m</li> <li>• ハンプの高さ 10cm</li> <li>• 傾斜部の勾配 平均 5%</li> </ul> <b>【狭さく】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 狭小部の幅員 3.0m(両側狭さく)</li> <li>• 狭小部の幅員 3.5m(片側狭さく)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 技術基準を参考</li> </ul>
構造及び付属施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 可搬型ゴム製</li> <li>• ゴム製ポール、仮設看板</li> </ul>	
その他の対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>• イメージ狭さく、路面表示(凹型減速マーク:非リブ式)、流入出部のカラー舗装</li> </ul>	

設置内容(社会実験 2 回目)

	内 容	備 考
実施時期	2017 年 12 月 11 日～12 月 22 日	
ハンプ・狭さくの設置箇所数	6 箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 単路ハンプ 1 箇所</li> <li>• 両側狭さく 2 箇所</li> <li>• 片側狭さく 3 箇所</li> </ul>
ハンプ・狭さくの形状	<b>【ハンプ】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 平坦部の長さ 2m</li> <li>• ハンプの高さ 10cm</li> <li>• 傾斜部の勾配 平均 5%</li> </ul> <b>【狭さく】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 狭小部の幅員 3.0m、4.0m(両側狭さく)</li> <li>• 3.5m、4.0m×2 箇所(片側狭さく)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 技術基準を参考</li> <li>• 片側狭さくは交差点前後に 2 箇所設置</li> </ul>
構造及び付属施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 可搬型ゴム製</li> <li>• ゴム製ポール、仮設看板</li> </ul>	
その他の対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>• イメージハンプ、イメージ狭さく、流入出部のカラー舗装、路面表示(凹型減速マーク:リブ式)</li> </ul>	

技術的な工夫 (社会実験 1 回目・2 回目)	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 社会実験を同一区間で 2 回にわ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、効果の違いを把握することで、様々な対策の実施と他地域での活用も視野に入れた</li> <li>◆ 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</li> <li>◆ 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</li> <li>◆ 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</li> <li>◆ 連続的に対策することで、ドライバーに当該エリアの危機意識を伝えられた</li> </ul>
----------------------------	--



設置状況【社会実験:1回目】



概観(ハンプ) 写真提供:福山市



概観(狭さく) 写真提供:福山市

効果を比較



概観(流入出部のカラー舗装) 写真提供:福山市



概観(イメージ狭さく) 写真提供:福山市



路面表示(凹型減速マーク:非リブ式) 写真提供:福山市



設置状況【社会実験:2回目】



概観(ハンプ)

効果を比較



概観(両側狭さく)



概観(イメージハンプ)



概観(片側狭さく)



路面表示(凹型減速マーク:リブ式)

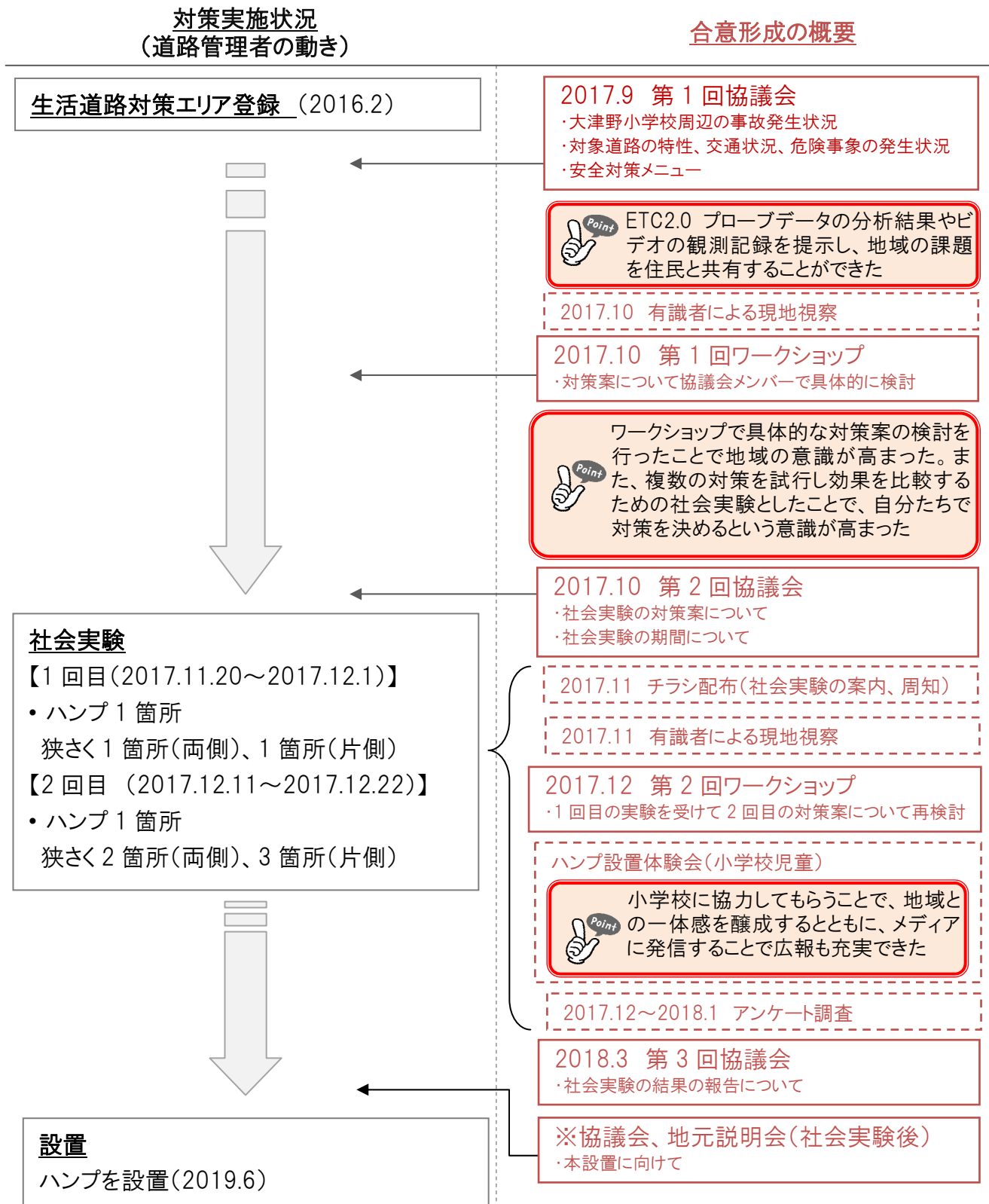


通行状況


合意形成  
のポイント

# 社会実験を2パターン実施

## 対策実施状況と合意形成の概要



## 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〉	<b>❖ 第1回協議会</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ETC2.0 プローブ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</li> <li>ワークショップで具体的な対策案の検討を行ったことで地域の意識が高まった。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</li> <li>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</li> <li>地域、警察、国、市で協力して行った</li> </ul>
	実施日 2017年9月22日 参加者 地域代表者、大津野小学校、警察、PTA、国交省、広島県、福山市 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)	
	<b>❖ 記者発表</b>	
	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	
	<b>❖ 有識者を交えた現地視察及び意見交換</b>	
	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	
	<b>❖ 第1回ワークショップ</b>	
	実施日 2017年10月19日 内容 対策案について具体的に検討	
	<b>❖ 第2回協議会</b>	
	実施日 2017年10月25日 参加者 地域代表者、警察、国交省、広島県、大津野小学校、福山市 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)	
	<b>❖ チラシ配布</b>	
	実施日 2017年11月15日 実施者 地域、警察、国交省、福山市 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	
	<b>❖ 記者発表</b>	
	実施日 2017年11月17日 内容 社会実験の計画内容	
<b>❖ 地域への回覧</b>		
実施日 2017年11月 内容 社会実験の計画内容		
<b>❖ 社会実験(1回目)</b>		
実施日 2017年11月20日~12月1日		
<b>❖ 有識者視察</b>		
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		
<b>❖ 第2回ワークショップ</b>		
実施日 2017年12月6日 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>↓</p> <p>現況調査 計画策定 &lt;Plan&gt;</p>	<p>❖ 記者発表</p> <p>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>❖ 社会実験ハンプ設置会(ミニイベント)</p> <p>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ハンプの設置</p> <hr/> <p>❖ 社会実験(2回目)</p> <p>実施日 2017年12月11日~12月22日</p> <hr/> <p>❖ アンケート調査</p> <p>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 (地域町内会、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</p> <p>実施日 2018年3月27日 参加者 地域代表者、大津野小学校、警察、PTA、国交省、広島県、福山市 内 容 社会実験の結果報告について</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•ワークショップで対策案を検討したり広報活動を協力して行ったことにより意識が高まった</li> <li>•社会実験を単なる効果の確認のための実験でなく、複数の対策を試行し、効果を比較するための実験とすることで、自分たちで対策を決めるという意識が高まった</li> <li>•社会実験時は、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</li> </ul>
--	--	--



2018年6月27日 第1回事業実施協議会  
 2018年8月30日 第2回事業実施協議会  
 2018年11月 地元説明会(3回実施)

対策実施  
<Do>

2019年6月にハンプを設置完了



評価  
<Check>



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

<p>円滑な検討に 結びついた点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 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、対策案を地域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。</li> <li>◆ 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。</li> <li>◆ 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を巻き込んで一体的な対策を実施できた。</li> <li>◆ 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。</li> </ul>
<p>考えられる 今後の工夫</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 地域住民の物理的対策(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。</li> <li>◆ (紙面による説明、現地見学等)</li> </ul>