

NEW!

佐賀県佐賀市(北川副地区)

● 他地区への拡大あり

歩行者・自転車の通行に配慮するため、
道路端や歩車道境界まで嵩上げたハンプを設置



地域の小学生を交えて
仮設ハンプの設置を体験



広域図



背景の地図の出典: 国土地理院

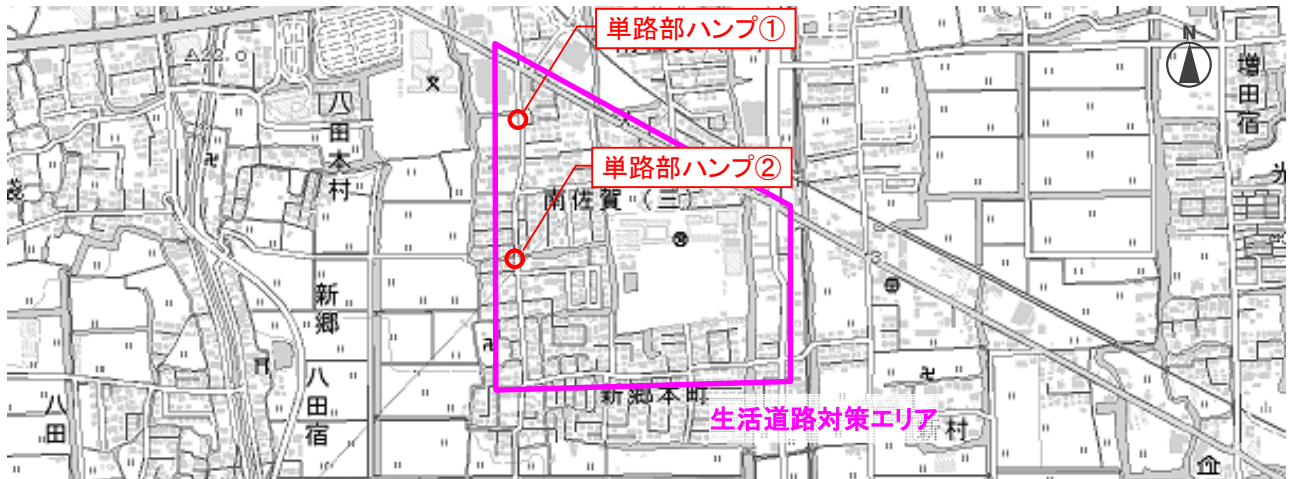
整備計画等 策定状況	生活道路対策エリア
対策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ゾーン 30 に指定 ➤ 単路部ハンプ 2 箇所 他
生活道路の 課題	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 県道 30 号と国道 208 号への抜け道利用が多く、車両の走行速度が高い (30km/h 以上の車両が 54%程度*) <p>*走行速度調査</p>

設置の 特徴

歩行者・自転車の通行に配慮するため、
道路端や歩車道境界まで嵩上げたハンプを設置

物理的デバイスの概要【本設置】

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	2箇所	
設置時期	2017年8月	
ハンプの形状	【単路部ハンプ①、②】 ・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 ・傾斜部はサイン曲線で施工
構造及び 付属施設	・アスファルト製ハンプ ・平坦部、傾斜部のカラー化 ・ゴム製ポール ・路面表示	・既存路面切削なし ・平坦部、傾斜部：ベンガラ
技術的な工夫	◆車道幅員が狭いため、歩車道境界若しくは道路端の側溝上も併せてハンプとして嵩上げを行い、自転車通行に配慮 ◆車両の通行位置が明確になるよう車道のみ着色した	

設置状況【本設置】

単路部ハンプ①



概観



切削なしですりつけ(オーバーレイ)



ゴム製ポールと矢羽根型の路面表示

単路部ハンプ②



概観



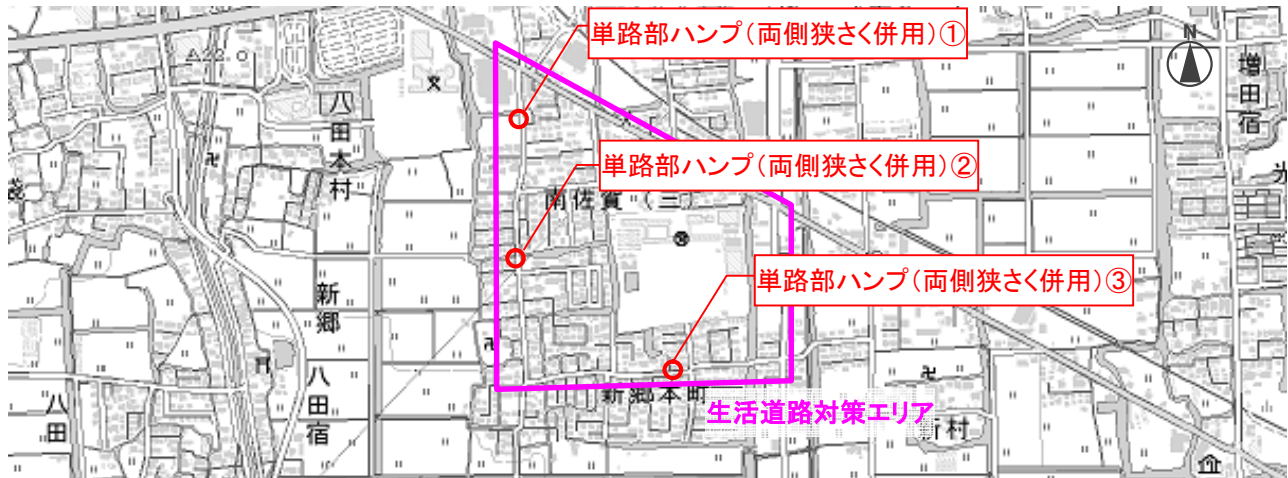
切削なしですりつけ(オーバーレイ)



側溝上も併せて嵩上げ

物理的デバイスの概要【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
設置箇所数	3箇所	うち①、②は、本設置と同じ箇所
実施時期	2017年1月15日～2月17日	
ハンプの形状	<p>【単路部ハンプ（両側狭さく併用）①】</p> <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% 狭小部の幅員 4m <p>【単路部ハンプ（両側狭さく併用）②、③】</p> <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% 狭小部の幅員 3m 	<ul style="list-style-type: none"> 技術基準を参考 技術基準を参考
構造及び 付属施設	<ul style="list-style-type: none"> 可搬型ゴム製ハンプ 仮設看板 ゴム製ポール 路面表示 	<ul style="list-style-type: none"> 可搬型ゴム製ハンプ：ベンガラ
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> ◆ハンプと両側狭さを併用することによって、効果的に車両の減速を促すような構造とした ◆本設置では、社会実験時に効果が発現した箇所へハンプを設置 	

設置状況【社会実験】

単路部ハンプ(両側狭さく併用)①



概観



通行状況

単路部ハンプ(両側狭さく併用)②



概観



仮設看板

単路部ハンプ(両側狭さく併用)③



概観



ゴム製ポール

合意形成
のポイント

地域の小学生を交えて 仮設ハンプの設置を体験

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

生活道路対策エリア登録(2016.2)



社会実験(2017.1.15~2.17)
・単路部ハンプ(両側狭さく併用)3箇所

本設置(2017.8)
・単路部ハンプ2箇所

2016.9 住民説明会

- ・地区の概要(事故発生状況、速度規制状況)
- ・現況調査結果(走行速度、抜け道利用状況等)

2016.11 第1回検討会(ワークショップ)

- ・検討会の目的、進め方の提示
- ・事故危険箇所の抽出



次回ワークショップの予習資料を配布し、
対策への理解を深めた

2016.12 第2回検討会(ワークショップ)

- ・対策検討、対策メニュー案の提示
- ・社会実験の提案



社会実験に対する抵抗感を軽減するた
めの資料(騒音、振動への対応)を作成
し、問題が生じた場合は、すぐに撤去す
ることを明示し、理解を図った



実験初日は地域の小学生を交えたイベ
ントとすることで、取組みを周知し、住民
の施工現場への参加を計画



ビデオ調査及びアンケート調査により、
社会実験中の交通実態調査を実施


2017.3 第3回検討会

- ・社会実験の効果の共有
- ・対策案の決定



社会実験の結果は、狙った効果の発現
状況の他、悪影響の有無をあわせて整理
し、回覧資料として住民に配布

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>❖ 住民説明会</p> <p>実施日 2016年9月30日 参加者 地域代表者、国土交通省、佐賀県、佐賀市 提示資料 地区の概要、交通事故発生状況、速度規制状況 現況調査結果(交通量、速度、抜け道利用、危険挙動等)、危険の要因と対策の整理、安全対策メニュー</p> <p>❖ 第1回検討会(ワークショップ)</p> <p>実施日 2016年11月13日 参加者 住民、国土交通省、佐賀県、佐賀市 内容 検討会の目的、進め方、危険箇所の抽出、安全対策メニュー</p> <p>❖ 第2回検討会(ワークショップ)</p> <p>実施日 2016年12月11日 参加者 住民、国土交通省、佐賀県、佐賀市 内容 対策の基本的な考え方、対策メニュー、社会実験案</p> <p>❖ 社会実験</p> <p>実施日 2017年1月15日~2017年2月17日 内容 単路部ハンプ3箇所 自転車通行位置(矢羽根型の路面表示)の効果検証</p> <p>❖ 第3回検討会</p> <p>実施日 2017年3月12日 参加者 住民、国土交通省、佐賀県、佐賀市 提示資料 社会実験の効果の共有、対策案の決定</p>	<ul style="list-style-type: none"> 住民主体で検討を進めていくことを検討会前に合意した 次回ワークショップの予習資料を配布し、対策への理解を深めた 社会実験に対する抵抗感を軽減するための資料(騒音、振動への対応)を作成し、問題が生じた場合は、すぐに撤去することを明示し、理解を図った 住民には、社会実験について直接協力依頼 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【各検討会の内容】</p> <p>出典:佐賀国道事務所 HP (生活道路の交通安全対策の進め方 北川副地区) http://www.qsr.mlit.go.jp/sakoku/site_files/file/pdf/practice_statement.pdf</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> 実験初日を、地域の小学生を交えたイベント(仮設ハンプの設置体験会)とすることで、取組みを周知し、住民の施工現場への参加を計画 社会実験による効果を把握するため、自治会・学生へのアンケート調査、沿道のスーパーでヒアリングを実施 社会実験の結果は、狙った効果の発現状況の他、悪影響の有無をあわせて整理し、住民に回覧
対策実施 <Do>	<p>❖ 本設置</p> <p>運用開始 2017年8月</p>	
評価 <Check>	他地区において、ハンプ設置の要望を受けた際に当該地区の現地確認を勧めている。実際に騒音・振動について確認してもらうなど先進地としての役割を担っている。	
対策改善 <Action>	オーバーレイによるハンプ設置のため、すりつけ部において一部剥がれが生じており、今後アスファルト打換えによる補修を行う必要がある。(北川副地区のハンプ設置以降は打換えによる施工を行っている)	

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"> ◆ ワークショップ、アンケート調査、ヒアリング調査、社会実験や仮設ハンプの設置体験会を経たことが、対策の円滑な実施につながったと考えられる。
考えられる 今後の工夫	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 他地区へどのように拡大するかが検討課題ではあるが、市内の先行事例となったこの事例を説明等に活用し、ワークショップ、アンケート、社会実験等の中で簡素化できる部分を簡素化することで、迅速に交通安全対策を進めたい。

参考資料：生活道路の交通安全対策の進め方【佐賀市北川副地区の取組み】 H29.3

http://www.qsr.mlit.go.jp/sakoku/site_files/file/pdf/practice_statement.pdf

NEW!

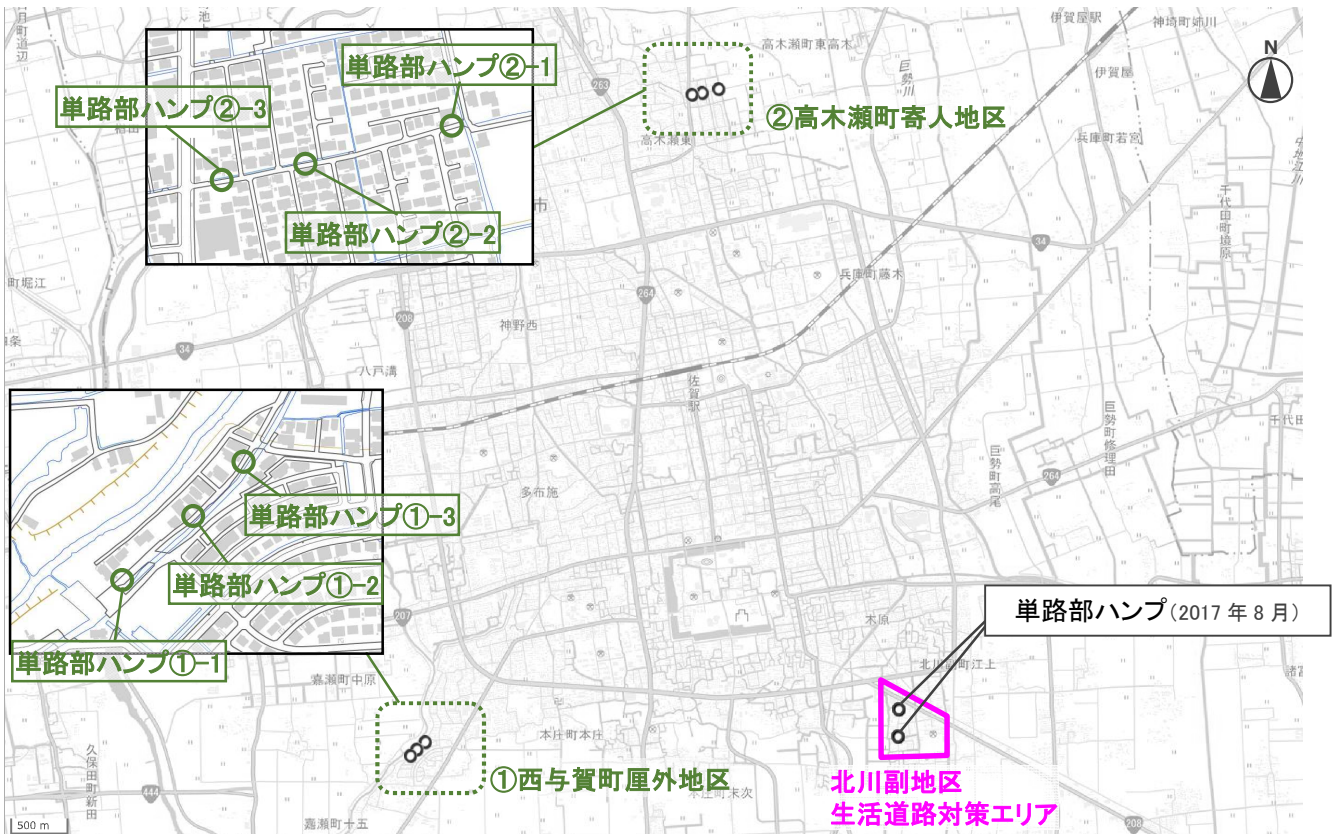
他地区
への拡大

生活道路対策エリア外の 周辺2地区でもハンプを設置

佐賀県佐賀市(西与賀町厘外地区)
(高木瀬町寄人地区)

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

①西与賀町厘外地区

整備計画等 策定状況	—
対策の内容	➤ 単路部ハンプ 3箇所 他
生活道路の 課題	➤ 幹線道路からの抜け道利用が多く、車両の走行速度が高いため、住民から安全対策の要望があった

②高木瀬町寄人地区

整備計画等 策定状況	—
対策の内容	➤ 単路部ハンプ 3箇所 他
生活道路の 課題	➤ 幹線道路からの抜け道利用が多く、車両の走行速度が高いため、住民から安全対策の要望があった

設置内容

①西与賀町厘外地区

	内 容	備 考
設置箇所数	3 箇所	
設置時期	2019 年 12 月	
ハンプの形状	【単路部ハンプ①-1～①-3】 <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% 	<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
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・傾斜部のカラー化 路面表示 警戒標識 	<ul style="list-style-type: none"> 薄層カラー舗装 平坦部・傾斜部：ベンガラ
技術的な工夫	<p>◆幅員が狭いため、路側帯も一体的に嵩上げ(歩行者・自転車も凸部を通行)し、車両の逸脱や歩行空間が更に狭くなることを避けた</p> <p>◆幅員の再配分(車道外側線設置)により、車道と路側帯を明確にしたうえで、ハンプは車道のみ着色</p> <p>◆最も幅員が狭い箇所(単路部ハンプ①-3)では、凸部の路面表示(△マーク)を1方向1つとし、通行車両がむやみに対向車側を走行しないように配慮</p> <p>◆住宅の間口を避け、河川沿いでブロック塀・生垣が設置されている地点を選定</p>	

②高木瀬町寄人地区

	内 容	備 考
設置箇所数	3 箇所	
設置時期	2019 年 3 月	
ハンプの形状	【単路部ハンプ②-1～②-3】 <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% 	<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
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・傾斜部のカラー化 路面表示 	<ul style="list-style-type: none"> 薄層カラー舗装 平坦部・傾斜部：ベンガラ
技術的な工夫	<p>◆幅員が狭いため、路側帯も一体的に嵩上げ(歩行者・自転車も凸部を通行)し、車両の逸脱や歩行空間が更に狭くなることを避けた</p> <p>◆幅員の再配分(車道外側線設置)により、車道と路側帯を明確にしたうえで、ハンプは車道のみ着色</p> <p>◆凸部の路面表示(△マーク)を1方向1つとし、通行車両がむやみに対向車側を走行しないように配慮</p>	

NEW!

佐賀県佐賀市(西与賀町厘外地区)

設置状況 (①西与賀町厘外地区)

単路部ハンプ①-1



概観



概観

単路部ハンプ①-2



概観



路面表示

単路部ハンプ①-3



概観

△表示を片側1つつ



警戒標識

NEW!

佐賀県佐賀市(高木瀬町寄人地区)

設置状況 (②高木瀬町寄人地区)

単路部ハンプ②-1



概観

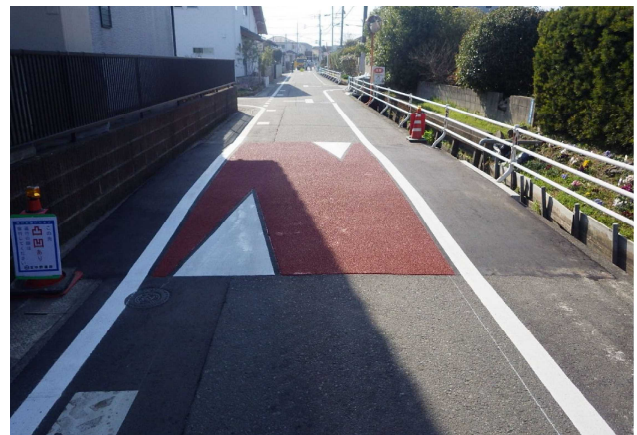


概観

単路部ハンプ②-2



概観



概観

単路部ハンプ②-3



概観



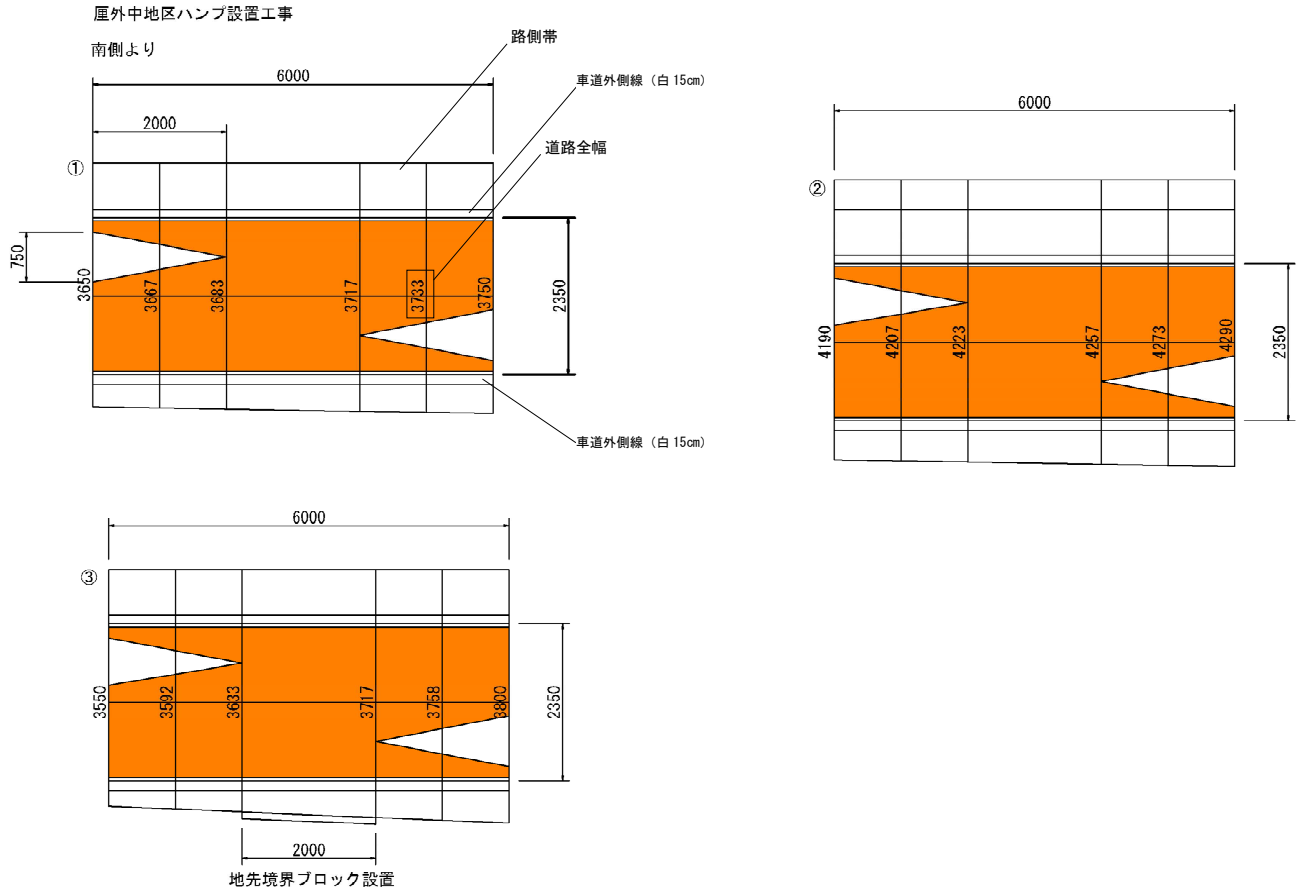
概観

その他参考資料

❖ 単路部ハンプ設計図(西与賀町厘外地区)

車道幅を 2.5m(ハンプ着色幅 2.35m)とした設置事例

車道が狭いため、凸部を示す△表示を標準の 2 連でなく、片側 1 つずつの表示としている



提供:佐賀市

※引き出し注釈は国土技術政策総合研究所が記載