

資料配布の場所

1. 国土交通記者会
  2. 国土交通省建設専門紙記者会
  3. 国土交通省交通運輸記者会
  4. 筑波研究学園都市記者会
- 令和7年3月28日同時配布



令和7年3月28日  
国土技術政策総合研究所

## 合意形成をスムーズにして、「ゾーン30 プラス」を推進！！ ～「生活道路への物理的デバイス設置における 合意形成のための参考資料」を刊行～

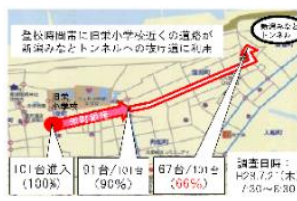
国総研では、「ゾーン30 プラス」（最高速度 30km/h の区域規制とハンプ等の物理的デバイスとの組み合わせによる交通安全対策）の取り組みを進めるため、道路管理者への技術支援をしております。

ハンプは、路面をなめらかに盛り上げ、速度の高い車だけに不快感を与え、通行車両の速度を抑制させる構造物ですが、道路管理者からは、設置にあたって、地域の方々の合意形成が上手く行かないとの声があります。

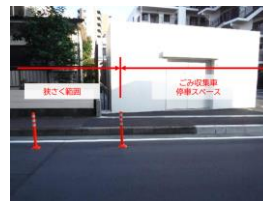
そこで、生活道路の交通安全対策を円滑に進めた9地区※の合意形成事例を調査し、ゾーン30 プラスを進める上で必要となる、①課題把握、②対策検討、③対策実施、④効果検証の各ステップの工夫をとりまとめました。



危険箇所の抽出



抜け道経路を分析



設置位置の調整



社会実験

※埼玉県朝霞市（東弁財地区）、千葉県船橋市（習志野台8丁目地区）、神奈川県横浜市（南区大岡小学校周辺地区）、新潟県新潟市（日和山小学校地区）、長野県岡谷市（銀座地区）、京都府舞鶴市（桃山町地区）、広島県福山市（新進地区）、高知県四万十市（中村小学校地区）、沖縄県那覇市（若狭小学校地区）

<生活道路への物理的デバイス設置における合意形成のための参考資料>

ダウンロード先URL：<https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryuu/tnn/tnn1310.htm>

（問い合わせ先）

国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路交通安全研究室

室長 大橋幸子、主任研究官 藤田裕士

TEL：029-864-4539 E-mail：nil-roadsafety●ki.mlit.go.jp

※メールアドレスは●を@に変換して送信してください

# 「生活道路への物理的デバイス設置における合意形成のための参考資料」の概要

国総研では、**生活道路の交通安全対策**を円滑に進めた9地区※の**合意形成事例**を調査し、ゾーン30プラスを進める上で必要となる、①課題把握、②対策検討、③対策実施、④効果検証の各ステップの工夫をとりまとめた。

※埼玉県朝霞市（東弁財地区）、沖縄県那覇市（若狭小学校地区）、新潟県新潟市（日和山小学校地区）、千葉県船橋市（習志野台8丁目地区）、神奈川県横浜市（南区大岡小学校周辺地区）、広島県福山市（新漣地区）、高知県四万十市（中村小学校地区）、京都府舞鶴市（桃山町地区）、長野県岡谷市（銀座地区）

### ①課題把握

- 交通安全対策に関する基礎知識や身近な先行事例の紹介
- 速度や抜け道経路等のデータと危険箇所の重ね合わせ



国総研のハンプ紹介動画      先行事例の紹介動画



抜け道経路を分析      ワークショップやアンケートによる危険箇所抽出

### 随時、共有

- 協議会やワークショップ等の検討状況を写真や図を用いて分かりやすく住民の方々へ共有
- シンポジウムにより課題を共有



協議会ニュース      ワークショップだより      シンポジウム

### ②対策検討


- 現地の写真を使ったイメージ図により分かりやすく説明
- 沿道住民の方を直接訪問し、社会実験の結果を踏まえて、対策の見直しや追加対策を検討する旨を説明
- 車両の出入りを確認し、物理的デバイスの位置を調整



現地写真を使ったイメージ図      物理的デバイスの位置の調整

### ④効果検証


- 速度や抜け道経路等のデータの変化と利用者の実感の変化により、対策効果を検証
- 効果検証結果を踏まえ、関係機関が連携し、PDCAサイクルにより継続的に改善・充実



データによる効果検証      こども向けアンケート      ワークショップで評価

### ③対策実施

- 社会実験では、セーフティコーンやレンタルハンプを活用
- 児童によるハンプ設置体験やスムーズ横断歩道の横断体験を実施
- 社会実験の結果を踏まえて、対策の見直しや追加対策を検討し、本設置



セーフティコーンを用いた社会実験      児童によるハンプ設置体験      児童によるスムーズ横断歩道横断体験

01. 抜け道利用による交通事故の多い地区でワークショップによる合意形成によりハンプ等を設置

- ・ 駅に近く、人口密度が高いが、抜け道利用による交通事故が多い地区。
- ・ 住民・国道事務所・市・警察・有識者などが連携し、ワークショップを開催。
- ・ ワークショップでは、参加者が地図上にシールでヒヤリハット箇所を貼り付け、ETC2.0プローブ情報と重ね合わせることで危険な箇所を共有
- ・ 住民が対策を考えやすいよう、「対策カード」を用いて、①対策の目的別に対策が必要な箇所を抽出し、②主な対策箇所について対策案を考える、2つのステップに分けて実施。



ヒヤリハット箇所の抽出

目的別に対策箇所にシールを貼ってみましょう

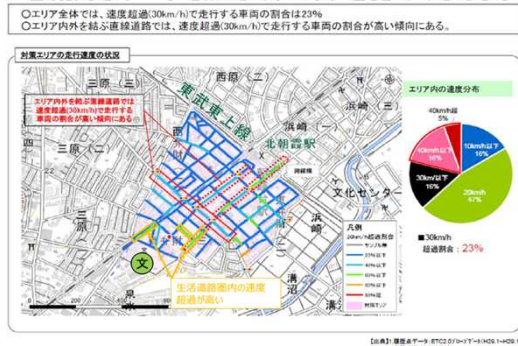
①流入抑制 黄色シール

②速度抑制 赤シール

③注意喚起 緑シール

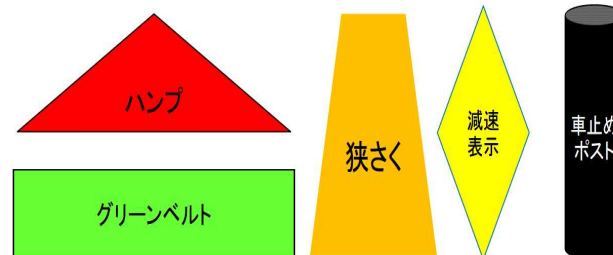
ステップ1 対策の目的別のシール貼り

4. 客観的なデータも加えて、エリアを見てみましょう



ビッグデータによる課題把握

対策カードを貼ってみましょう



ステップ2 対策カード

02. クルーズターミナル等の整備を契機としてワークショップによる合意形成によりハンプ等を設置

- ・大型客船が寄港できるクルーズターミナル等の整備に伴い、周辺道路が渋滞し、抜け道利用する車両が増加。
- ・住民・国道事務所・市・警察などが連携し、ワークショップを開催。
- ・ワークショップでは、グループディスカッションにより危険箇所を集約し、ETC2.0プローブ情報と照合。
- ・ワークショップ参加者以外への周知や意見募集のため、ワークショップだよりを各戸へ配布。
- ・社会実験の効果検証結果を報告し、住民がどう感じたかを意見交換した上で、本設置。



グループディスカッションの様子

### 若狭小学校地区 生活道路交通安全対策

## ワークショップだより Vol.1

主催：那覇市 道路建設課

#### 第1回ワークショップを開催しました！

○去る10月21日(水)15:30より若狭公民館にて、若狭小学校地区における生活道路の交通安全対策について考えるワークショップを開催しました！

○若狭小学校区まちづくり協議会の皆さま22名にご参加頂き、様々な意見が数多く出され、活発なグループディスカッションになりました。(新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、参加人数を限らせています)

○11月2日(月)には現地調査を行い、問題箇所を確認しました。

10月21日 水

11月2日 月

「若狭のあひだ」グループディスカッション  
 ◎市民の意見募集  
 ◎市民の意見募集  
 ◎市民の意見募集  
 ◎市民の意見募集

11月2日(月)には現地調査を行い、問題箇所を確認しました。

#### ワークショップの目的・主旨

○若狭地区は、以前から交差点の黄色(赤)や路肩帯の青色(緑)などによる安全対策が実施されています。しかし、「うみそらトンネル」の開通に伴って交通量が増加しており、速度抑制対策等の更なる対策が必要になっています。そこで、若狭地区を「生活道路対策エリア」に登録し、必要な対策を講じることにしました。そのために、皆さまが日々から感じている若狭地区の道路に関する課題や問題意識を共有し、交通安全対策の必要性について話し合い、問題の顕著な箇所に対して地域住民や行政、学校関係者が一体となって、必要な対策(道路整備や警察による取り締り、交通安全指導など)に取り組んでいきます。

～若狭小学校地区の生活道路対策エリア～

#### 若狭地区の生活道路対策エリア

「ゾーン30」とは…?

「生活道路対策エリア」とは…?



図-9 ブレーキを踏んだ車両割合

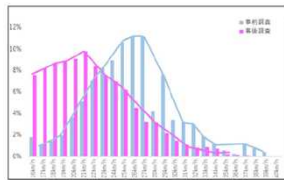


図-10 交差点手前で30km/h超過割合

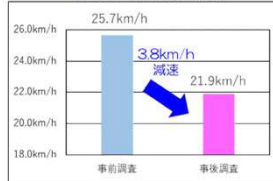


図-11 交差点手前で車両平均走行速度



図-12 30km/h超過割合

社会実験の効果検証結果

### グループディスカッション

○グループに分かれてグループディスカッションを行い、付箋に問題点を書き出し地図に貼りました。その後、本意見や対策案を協議し集約し、グループごとに発表しました。

問題点	対策案
<ul style="list-style-type: none"> <li>①若狭2号・市民センター、警備隊の車が交差点となり、急発急止が多い(特に急発急止、ペーカ)</li> <li>②家屋の道路状態が悪く、凹陥に陥穽する</li> <li>③抜け道として利用されており、車線が狭い</li> <li>④歩道が狭い</li> <li>⑤歩道に急発急止が多い</li> <li>⑥歩道が狭い</li> <li>⑦歩道が狭い</li> <li>⑧歩道が狭い</li> <li>⑨歩道が狭い</li> <li>⑩歩道が狭い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①歩道拡張・歩道橋</li> <li>②歩道拡張</li> <li>③歩道拡張</li> <li>④歩道拡張</li> <li>⑤歩道拡張</li> <li>⑥歩道拡張</li> <li>⑦歩道拡張</li> <li>⑧歩道拡張</li> <li>⑨歩道拡張</li> <li>⑩歩道拡張</li> </ul>

### 分析データとの照合

○国道事務所より提供頂いたETC2.0プローブデータの分析結果と、今回実施された意見の照合を行いました。

○皆さまのご意見にもあったように、若狭地区は「うみそらトンネル」からの抜け道として利用されていることが、エリア別の(連日)で急ブレーキが多発しており、事故が発生していることもわかりました。

### 現地確認 11/2(月) 10:00~11:00

・ワークショップで出された危険箇所について、現地確認を行いました。

### まとめ・スケジュール

○第1回ワークショップでは、グループディスカッションやプローブデータの分析結果より、若狭地区の中でも特に若狭2号に課題や問題点が集約されていることがわかりました。

○現地調査では、ワークショップで挙げられた街路樹による歩道の凹凸、路面状態の悪い車道、見通しの悪い交差点等の問題点を確認し、共有することができました。

ワークショップに参加してくれて、ありがとうございました！

第2回ワークショップにもご参加お待ちしております！

ワークショップだより

03. 小学校の校舎移転を契機としてワークショップによる合意形成によりライジングボラード等を設置

- ・ **小学校の移転**により、**通過交通の多い区間が主要な通学路**に。
- ・ 住民・学校・警察・国道事務所・市などが連携し、生活道路(通学路)の交通環境のあり方を考えるワークショップを開催(約50~70名参加)。
- ・ **ワークショップ**では、**付箋に問題点を記入し、通学路図に貼り付けて頂き**、自動車・自転車・歩行者など様々な視点から話し合い。
- ・ **ETC2.0プローブ情報やナンバープレート調査**から車両の走行速度や**通過交通**の状況を把握。
- ・ **参加者自らが対策内容を検討したことで、スムーズな合意形成へ繋げることができた。**



ワークショップの様子

提供:新潟市



通学路図を活用した議論

出典:新潟市HP([https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/ku\\_info/kurashi\\_chuo/douro-kotsu/chuo\\_kense\\_hiyoriya.html](https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/ku_info/kurashi_chuo/douro-kotsu/chuo_kense_hiyoriya.html))



グループごとの発表の様子



ポイントシールによる対策の評価結果

出典:生活道路国際安全フォーラム「新潟市における生活道路の交通安全対策の取組み」(<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/forum/index.html>)



- ・ 最初に有識者からの物理的デバイスに関する講演を行ったことで、住民の理解が深まった
- ・ グループは各地区混在にしたことで、自分の地区だけではなく他の地区にも課題があると認識してもらえた



- ・ 対策の評価は、ポイントシールの貼付により参加者の評価結果を視覚的にわかりやすくした
- ・ 新たな課題については、関係機関が連携し継続的に対策の改善・充実を図ることで、通学路の安全性の向上を図っていくこととした



車両の通過交通の割合

出典:新潟市HP([https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/ku\\_info/kurashi\\_chuo/douro-kotsu/chuo\\_kense\\_hiyoriya.html](https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/ku_info/kurashi_chuo/douro-kotsu/chuo_kense_hiyoriya.html))



車両の走行速度

出典:道路行政セミナー 2017.8 「ライジングボラードによる歩行者主体の道路空間創出の取り組みについて」(<https://www.hido.or.jp/administration/backnumber/2017year/>)



設置されたライジングボラード

04. 大型商業施設の建設を契機として住民主権の協議会による合意形成により狭さくを設置

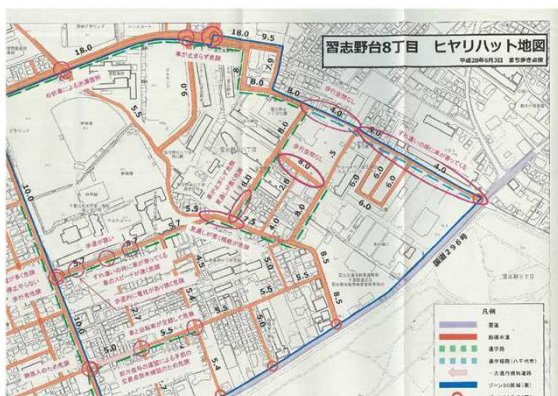
- ・大型商業施設の建設により、生活道路を通過する交通が増えることを懸念した町会が住民主権の協議会を設置。
- ・住民主権のまち歩き点検の結果に基づき、町会がヒヤリハットマップを作成し、共有。
- ・住民主権のシンポジウムで、町会が主体となって、物理的デバイスの設置の合意に向けたコミュニケーションを行う方向性を確認。
- ・大型商業施設の利用者の抜け道利用実態について、調査結果を共有。



住民主権のまち歩き点検



住民主権のシンポジウム



ヒヤリハットマップ



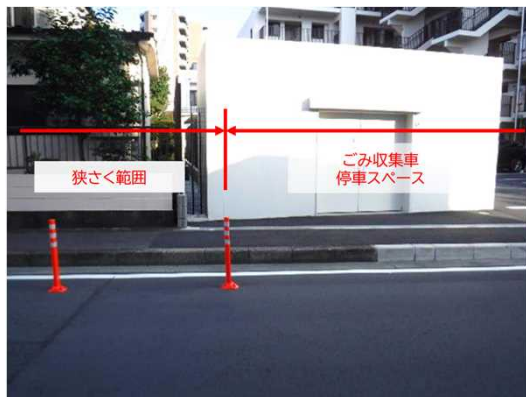
抜け道利用実態の共有

05. 先行整備した2地区の事例を活用した合意形成により半年でハンブ等を設置

- ・幹線道路からの**抜け道利用により、交通事故が多い**地区。
- ・町内会・学校・警察・市・有識者などが連携し、**協議会を設置**。
- ・協議会において、**ETC2.0プローブ情報の分析結果**や**先行整備した市内2地区の事例**を紹介。
- ・沿道住民に対し、**計画段階から直接訪問**するとともに、**物理的デバイスの位置の調整**等を実施。
- ・協議会参加者以外にも地区の課題や対策検討内容、協議結果を周知するため、**概要を分かりやすく整理した協議会ニュース**を発行し、**回覧やポスティング**を実施。



先行事例の紹介動画



物理的デバイスの位置の調整

南区大岡小学校周辺地区  
交通安全対策協議会ニュース

安全対策の工事をを行い、車の速度低下が確認されました。

南区大岡小学校周辺地区の生活道路において、令和4年1月に交通安全対策の工事をしました。対策の効果を確認するため、ビッグデータ(ETC2.0)による交通状況の分析とアンケートを行いました。

対策内容

- 狭さく
- 止まれ線の明確表示
- 交差点ハンプ
- 狭さく範囲
- ごみ収集車 停車スペース
- 交差点ハンプ
- 止まれ線の明確表示
- 狭さく範囲
- ごみ収集車 停車スペース
- 交差点ハンプ
- 止まれ線の明確表示
- 狭さく範囲
- ごみ収集車 停車スペース

ビッグデータ(ETC2.0)による交通状況分析

狭さくハンブを設置した路線を対象に、ビッグデータ(ETC2.0)での車行速度を把握しました。

- 狭さく設置路線では**8.1km/h**、ハンブ設置路線では**12.5km/h**速度低下しました。
- 30km/h以上で走行する車の割合は、狭さく設置路線では**47.1%**、ハンブ設置路線では**22.3%**低下しました。

アンケート

大岡小学校周辺地区の地域住民のみならず、小学校の教職員及び児童を対象に、対策の効果についてアンケート調査を行いました。ご回答いただきありがとうございます。

- 地域住民の**76%**、教職員の**80%**が「**安全性が向上した**」と回答しています。
- 児童の**67%**が「**安全になった・歩きやすくなった**」と回答しています。

対策により、安全性が向上したと思いますか？

地域住民	教職員	児童
安全性が向上した	76%	80%
向上しなかった	24%	20%

安全性が向上した理由

- 安全に対する意識が高まった。(住民)
- 対策により車が減るようになった。(住民)
- 子どもが小学校に通っている中で、交差点の危険性についてはとても気になっていたのですが、今回実施していた対策が効果的だと思っています。通学路が安全なものになるよう願います。(住民)
- 車の運転者にとって、視覚的にわかりやすくなり、子どもが通学する道の安全性が向上したと思う。(教職員)
- 子どもたちも安全に歩かなくて大丈夫、ありがたくなっていました。(教職員)
- ハンブがあり、車が速度を落とすので、公道に行くとき怖くなくなりました。(4年生)
- 車数を予告できると思うし、歩きやすくなったと思う。(5年生)
- 停止線がなくても、一時止まらない車が出て怖かったけど、ハンブが作られて安心して歩かなくていいです。(6年生)
- 安全がよくなったので、通学が楽になりました。(3年生)

質問

- 今日の安全対策が、住人にまだ知られていない(住民)
- 今日の安全対策が、住人にまだ知られていない(住民)
- 今日の安全対策が、住人にまだ知られていない(住民)

回答

- これまで協議会ニュースなどでお知らせしていたが、引き続き、協議会ニュース及びホームページなどを通して、情報発信を行っていきます。
- ハンブの色をどうするか、視覚的にわかりやすくなるように、色味やデザインを調整しています。協議会を通じて、速いスピードで車を通行させる運転者が減り、車速が低下していることが、確認された30km/h以下で車が通行する道路も確認されました。

協議会ニュース

06. 抜け道利用の多い通学路でセーフティコーンを使った社会実験を踏まえ狭さくを設置

- ・工業地帯が隣接しており、通勤・通学時間帯に、幹線道路の渋滞を避けるため、**通学路を抜け道**利用する交通が多い地区。
- ・町内会・学校・警察・市などが連携し、協議会を設置。
- ・協議会において、**ETC2.0プローブ情報の分析結果**や**事故発生状況**、**アンケート調査結果**を共有。
- ・**物理的デバイスの設置による影響を把握するため、セーフティコーン等を用いて社会実験を実施。**
- ・町内会に入っていない住民や対策地区外の住民に周知するため、**市のHPやこども新聞で広報。**



セーフティコーンを用いた社会実験

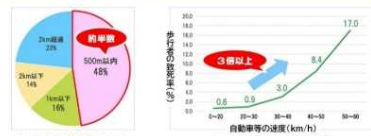


スムーズ横断歩道の社会実験

生活道路が、今、脅かされています！～事故が多発している生活道路エリアについて、重点的に交通安全対策を行っています～

生活道路の交通安全対策実施地区  
福山市では、次の4地区について生活道路の交通安全対策を行っています。  
新涯地区 上津野地区 福島地区 萩原地区

生活道路の交通安全対策の目的  
警察庁が公表している事故データによると、歩行者・自転車乗用中の交通死亡事故の約半数は、自宅から500m以内の道路で発生しており(図1・2)、自動車等の速度が30km/hを超えると、歩行者の致死率が1倍以上に急上昇しています(図3)。



このデータから、自宅付近の身近な道路に交通死亡事故の危険が潜んでいるといえます。また、全国的にも生活道路を抜け道として利用する車やスピードを出す車などによる事故が多発していることが明らかになっており、生活道路の安全が脅かされています。

歩行者・自転車利用者が安心して通行できる生活道路を実現するため、福山市においては、小学校周辺や事故の多い道路・エリアについて交通安全対策を行っています。

対策の目的

- ・通過交通量の抑制
- ・速度の抑制
- ・歩行空間の確保

あなたの通学路は安全ですか？  
交通事故の多くは「生活道路」で発生しています。「生活道路」とは、家の周りの細い道路で、大きな道路に出るまでの道路のことを言います。この道路は、狭い道として使う車やスピードを出す車によって多くの交通事故が発生しています。  
「生活道路」は、小中学生のみならずの昼下校時に通学路としても使われています。みんなの安全を守るために、通り抜ける車を減らしたり、スピードが出ないように車が走りにくい道路にしたりして、ゆっくり走ってもらう取り組みがされています。

「この道路は何か？」  
セーフティゾーン  
ゾーン30は、通学路などを通行する歩行者や自転車が安心して通行できるようにするための交通安全対策です。  
時速30km以下の最長制限速度と、車が強い減速を出けないようにする安全対策を見合わせて、歩行者などの安全確保に努めています。通学路では、周々の事に注意して交通事故に巻き込まないようにしましょう。

こども新聞への掲載

市のホームページにおける  
広報



07. 抜け道利用の多い通学路でハンプ設置体験などを経てスムーズ横断歩道を設置

- ・通勤・通学時間帯に、幹線道路の渋滞を避けるため、**通学路を抜け道利用する交通が多い**地区。
- ・住民・警察・国道事務所・市・有識者などが連携し、**スムーズ横断歩道の社会実験**を実施。
- ・社会実験初日に、近接する**小学校の児童**による**ハンプ設置体験**や**交通安全授業**を実施。
- ・社会実験の結果について、データによる**効果検証**だけでなく、**子ども向けアンケート**も実施。
- ・社会実験後のアンケート調査結果を踏まえ、**スムーズ横断歩道を追加設置**。



児童によるハンプ設置体験



データによる効果検証

スムーズ横断歩道に関するアンケートについて

中村小学校・中村中学校 学年: 年

通学路の交通安全対策の効果を知るため、今回、中村小学校と中村中学校の間の道路で少し高さのある歩道（スムーズ横断歩道）が約2週間設置されました。みなさまには、スムーズ横断歩道についてのアンケートにご協力をお願いします。

**質問1** あなたは何で通学していますか？ (あてはまるものに1つをつけてください。)

①徒歩 ②自転車 ③スクールバス ④その他 ( )

**質問2** スムーズ横断歩道を知りましたか？ (あてはまるものに1つをつけてください。)

①知った ②知らない

---質問3～6は、質問2で「知った」に○を記入した方だけ答えてください---

**質問3** スムーズ横断歩道ができて、前より安全に渡れるようになりましたか？ (あてはまるものに1つをつけてください。)

①とても思う ②多少思う ③どちらでもない (わからない) ④それほど思わない ⑤全く思わない

**質問4** スムーズ横断歩道ができる前より、走ってくる車のスピードは、遅くなったと感じますか？ (あてはまるものに1つをつけてください。)

①とても思う ②多少思う ③どちらでもない (わからない) ④それほど思わない ⑤全く思わない

**質問5** スムーズ横断歩道ができる前より、走ってくる車が横断歩道の手前で止まるようになったりしましたか？ (あてはまるものに1つをつけてください。)

①とても思う ②多少思う ③どちらでもない (わからない) ④それほど思わない ⑤全く思わない

**質問6** スムーズ横断歩道の設置で、歩きやすい・自転車で走りやすいと感じましたか？ (あてはまるものに1つをつけてください。)

①とても思う ②多少思う ③どちらでもない (わからない) ④それほど思わない ⑤全く思わない

**質問7** 今回は約2週間だけの設置となりましたが、歩行者の安全のために、ずっと設置してほしいと思いますか？ (あてはまるものに1つをつけてください。)

①とても思う ②多少思う ③どちらでもない (わからない) ④それほど思わない ⑤全く思わない

スムーズ横断歩道や通学路の交通安全など、気になりにくければ教えてください。



追加設置した  
スムーズ横断歩道



交通安全授業

子ども向けアンケート

08. 抜け道利用の多い通学路で自治会長をパイプ役にした合意形成によりハンプを設置

- ・住宅地に隣接して駅や公共施設が立地し、**通学路を抜け道利用する交通が多い**地区。
- ・計画段階から物理的デバイスの設置箇所の選定など、自治会長が住民とのパイプ役に。
- ・自治会長に説明してもらう資料は、住民が分かりやすいよう、**写真や絵を使った資料**に工夫。
- ・市と警察が役割を分担し連携しながら、住民への個別説明を実施。
- ・児童にも対策の目的を伝えるため、スムーズ横断歩道横断体験などの**警察主導の交通安全授業**を実施。

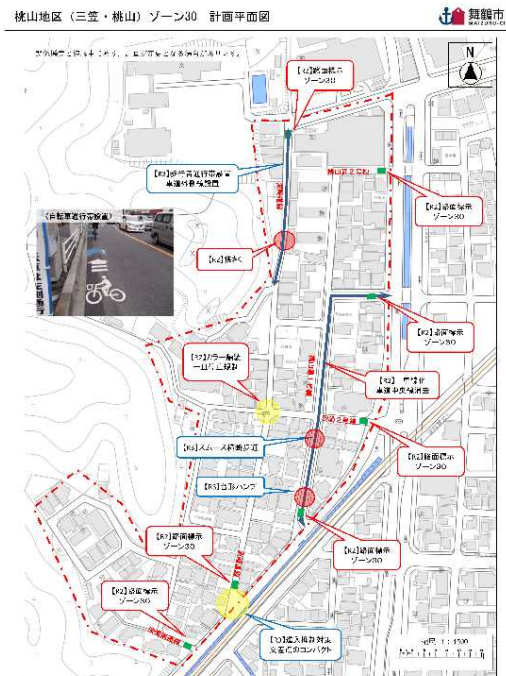
桃山地区(三笠・桃山)ゾーン30 計画説明資料

**“ゾーン30”とは**  
生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて**最高速度30km/h**の速度規制と安全対策を組み合わせて、ゾーン内の**速度抑制や減速**として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策です。

**“ゾーン30”整備のポイント**

- ◆速度の抑制(最高速度30km/hの速度規制)  
白自転車の速度が30km/hを超えると歩行者の致死率が上昇する。
- ◆通過交通の抑制(抜け道としての通行)  
生活道路を抜け道として利用されている。
- ◆整備箇所(通学路や公共施設など)  
地域の差量や交通量・交通事故の発生状況等をもとに、生活道路で過空間が含まれている箇所を整備する。その他に公共施設や高齢者・子供が利用する施設等があり歩行者の通行が規定される区域で整備を進める。

全国で約3,000箇所で開催  
◎舞鶴市内の整備事例  
①平成28年3月1日  
開業  
②平成29年3月10日  
開業  
③平成30年2月21日  
余内小学校  
【別添資料】余内小学校  
(交番前横断歩道)



市と警察による連携



自治会長が住民に説明した資料

児童によるスムーズ横断歩道横断体験 9

09. 江戸時代の村に由来する21の区長をパイプ役にした合意形成によりハンプを設置

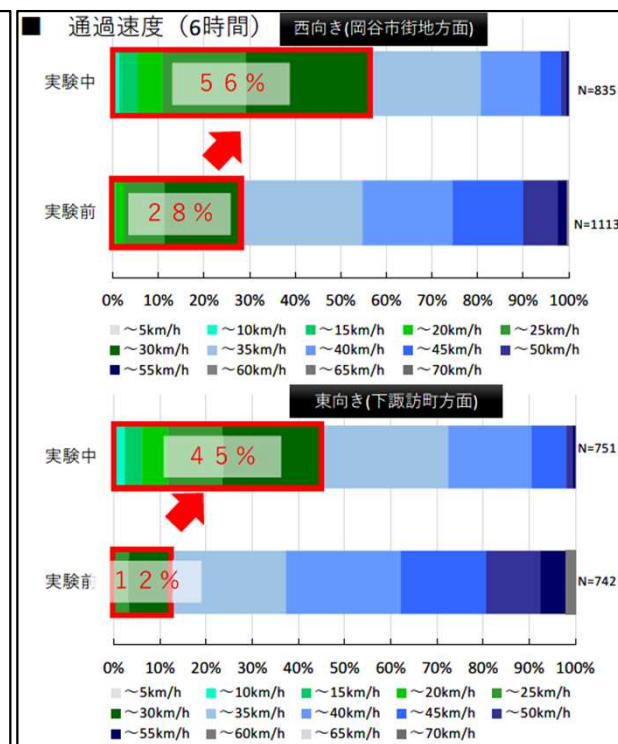
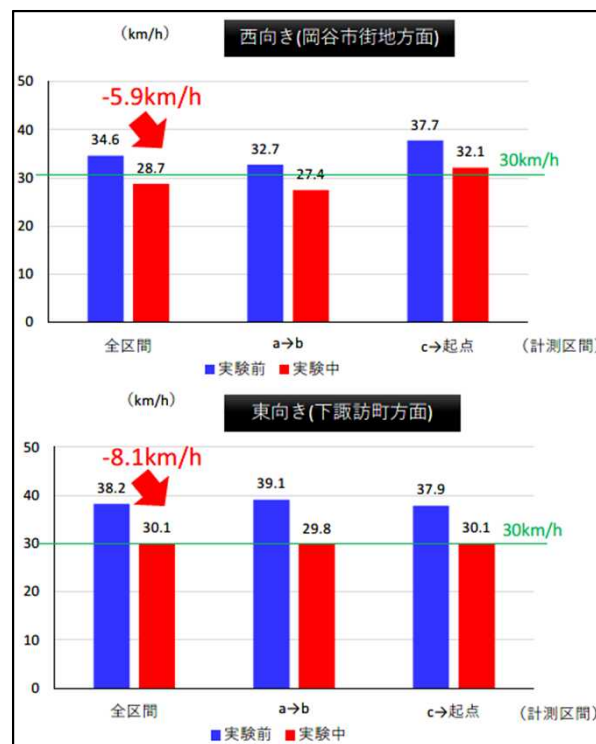
- ・通園・通学の交通と、大型商業施設や企業・事業所への交通が混在し、通過交通量が多い地区。
- ・江戸時代の村に由来する自治区の「区長制度」があり、区長が住民とのパイプ役に。
- ・既存の通学路の協議会をもとに、自治区・学校・道路管理者・警察などが連携し、連絡会議を設置。
- ・地区への聞き取り調査による主観的な危険箇所と、ETC2.0プローブ情報による客観的な危険箇所を重ね合わせて課題を見える化。
- ・社会実験の実施、効果を検証するとともに、市民新聞や広報誌により住民に取組みを周知。



主観的・客観的な危険箇所を重ね合わせ



可搬型ゴム製ハンプによる社会実験



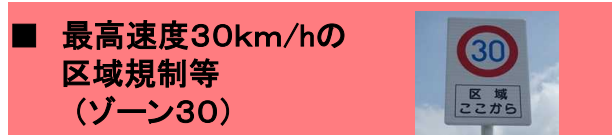
社会実験の効果検証結果

# (参考)生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」

- **最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せ**により交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定
- 道路管理者と警察が緊密に連携し、**地域住民等の合意形成を図りながら**、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備



## <警察による交通規制>



## <道路管理者による物理的デバイスの設置>

### ● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンブ



スムーズ横断歩道

### ● 速度抑制対策



狭さく



クランク



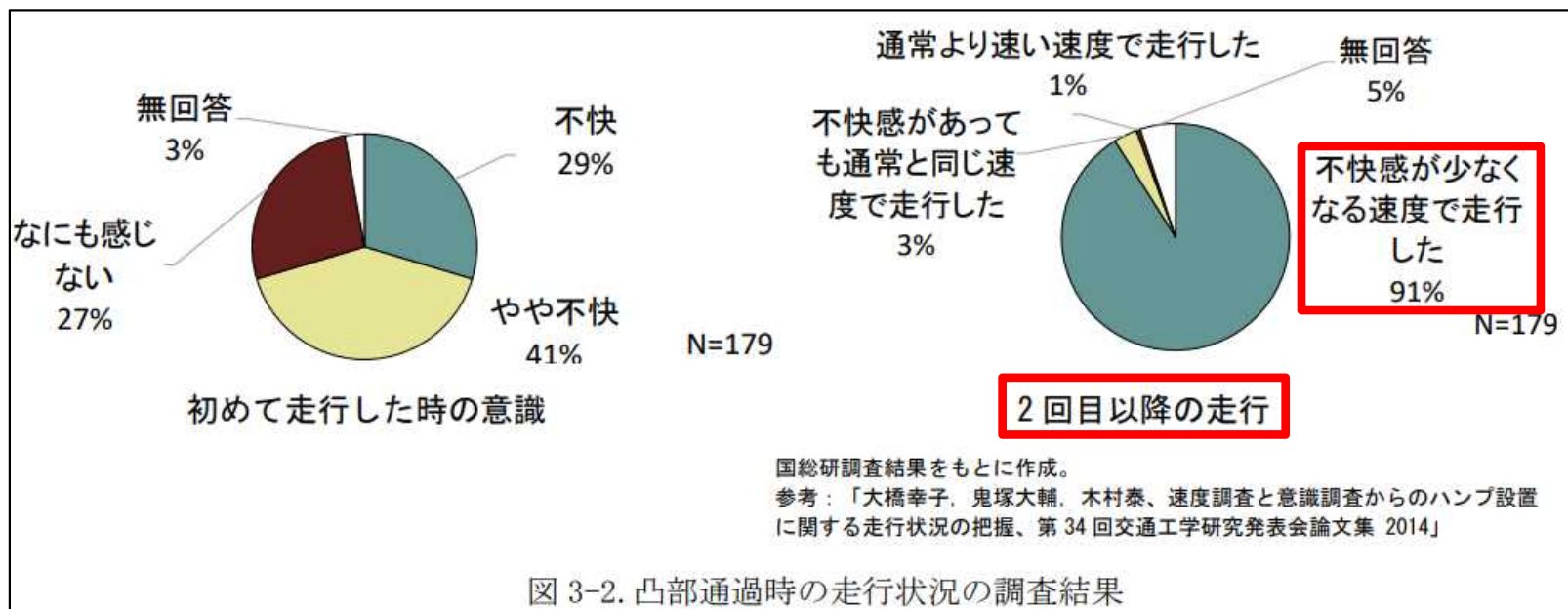
スラローム

# (参考)ハンプのねらい

- ・30km/hを超えている自動車を十分に減速させる。



- ・2回目以降の通行では不快感が少なくなる速度で走行



(出典)国土技術政策総合研究所資料No.952

「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料(平成29年1月)

# (参考)ハンプによる速度抑制効果

## <研究成果>

高さ 10cm の凸部（平均勾配 5%、平坦部 2m）を実道に設置し、速度調査と住民・道路利用者意識調査の結果をもとに、凸部の設置意向と車両の走行状況を把握した社会実験において、凸部通過前後各 20m 区間の平均速度では、通過前に約 9km/h、通過後に約 11km/h の速度低減が確認されている。



図 3-8. 設置した高さ 10cm の凸部  
(つくば市)

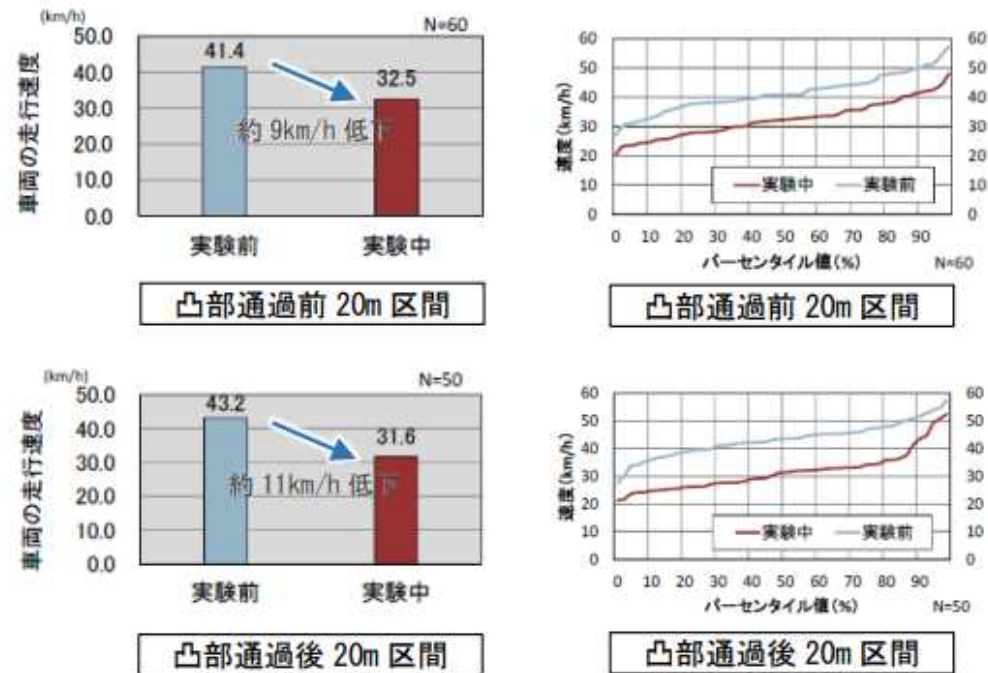


図 3-9. 高さ 10cm の凸部の速度計測結果

国総研調査結果をもとに作成

参考:「大橋幸子, 鬼塚大輔, 木村泰, 速度調査と意識調査からのハンプ設置に関する走行状況の把握, 第 34 回交通工学研究発表会論文集 2014」

(出典)国土技術政策総合研究所資料No.952

「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料(平成29年1月)