反射ビーズにより夜間の視認性を工夫したハンプを設置

設置

設置前後に啓発活動を実施

合意形成

広域図

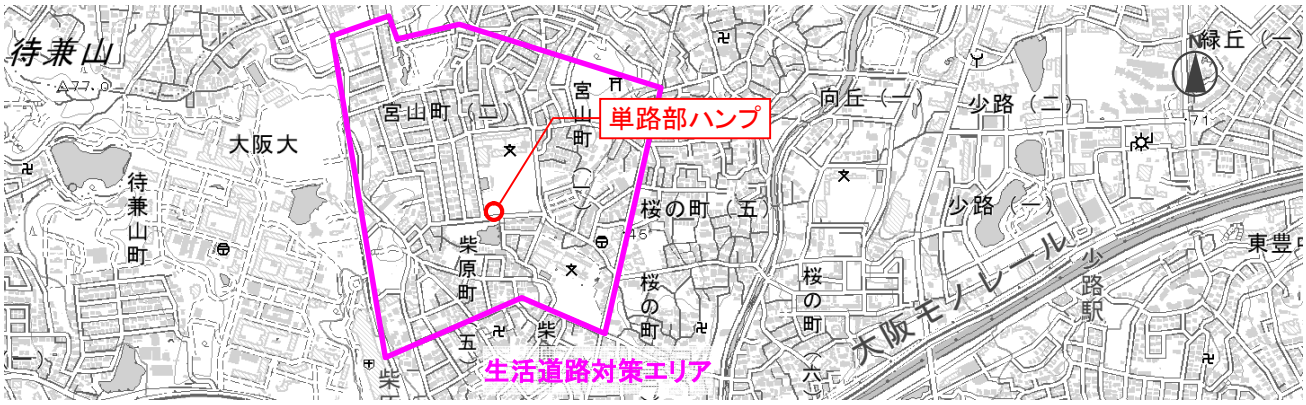
背景の地図の出典：国土地理院

整備計画等策定状況	生活道路対策エリア
対策の内容	➢ 単路部ハンプ 1 箇所　他
生活道路の課題	➢ 西(大阪大方面)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、速度が出やすい ➢ 通学路となっており、住民から安全対策の要望があった

設置の特徴　反射ビーズにより夜間の視認性を工夫したハンプを設置

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

設置内容

	内　容	備　考
設置箇所数	1 箇所	
設置時期	2017 年 10 月	
ハンプの形状	【単路部ハンプ】 • 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 • 路側帯のカラー化	• キラキラ舗装 • 平坦部、傾斜部：ベンガラ • 路側帯：緑
技術的な工夫	◆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） ◆路側帯と車道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、基層をはぎとり、路盤を整正した後に施工 ◆路側帯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 ◆路側帯の通行者に注意喚起できるよう、路側帯の“△マーク”を独自に考案 ◆車道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さく効果を狙った ◆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、滑らかにすりつけた ◆設置直後の夜間は、交通誘導警備員、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

路側帯の通行マーク（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

設置前後に啓発活動を実施

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）

本設置（2017.8）
・単路部ハンプ 1 箇所

↓

生活道路対策エリア登録（2017.9）

合意形成の概要

住民へのアンケート

Point 沿道住民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、市・警察が通行車両に向けて、速度抑制等の啓発活動を実施

効果調査

Point ETC2.0 プローブ情報を活用することで、対策前の抜け道の実態や対策後の変化を把握でき、効果については、市の HP で公表した

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>	❖ 住民へのアンケート 内　　容　危険箇所、課題の抽出	
対策実施 <Do>	❖ 本設置 運用開始　2017 年 8 月	•沿道住民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、市・警察が通行車両に向けて、速度抑制等の啓発活動を実施
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 ※調査結果については、市の HP に掲載 （現在は、掲載していない）	•ETC2.0 プローブ情報を活用することで、対策前の抜け道の実態や対策後の変化を把握でき、効果については、市の HP で公表した
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	◆ 交通安全に関心が高い地区であり、沿道住民と自治会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	◆ より効果的に速度を抑制するための設置手法（設置数）を検討した。 ◆ ETC2.0 プローブ情報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。