

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

09. 長野県岡谷市
(銀座地区)

提供:岡谷市

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	➤ ゾーン 30 に指定 ➤ 単路部ハンプ 1 箇所 ➤ 交差点部ハンプ 1 箇所 ほか
地区の課題	➤ 2017 年度には小井川小学校前の交差点で事故が多発

まえがき

銀座地区は、岡谷市の中心市街地に位置し、2015年にゾーン30の指定をした地区です。この地区内及びその周辺には、保育園、小中学校、高校があり、通園や通学等の子供たちの通行が多い地区です。また、大型商業施設を利用する一般車両の通行や、企業や事業所への大型車両等の通行があることから、市内外からの通過交通量が多く速度超過の車両も見受けられ、地区内の主要道路やそれ以外の生活道路においても事故が発生している状況でした。

ゾーン30の指定後、速度抑制や事故防止のために、交差点のカラー化等を実施したものの、効果が十分ではなかったため、国土交通省の推奨を受けて、2018年に銀座地区を生活道路安全対策エリアに登録し、ETC2.0プローブ情報等を用いた検証および物理的デバイスによる交通安全対策の検討を行いました。

岡谷市は、生活道路の交通安全対策のための合意形成手法として協議会を活用しています。岡谷市の自治会（区）は、古くは村として自治を行っていた地縁（2020.9 広報おかや参照）をそのまま継承しており、地区内のつながりが強く、自治組織としての基盤がしっかりしていました。また、岡谷市には、市内に存在する21の区の各区長が、日頃から住民と行政をつなぐパイプ役として市の方針案を住民に伝え、反対に住民からの要望を市に伝える「区長制度」という制度があったことから、区長を中心に合意形成を進めました。さらに、関係機関との合同点検による「通学路交通安全プログラム」の推進により、通学路の交通安全対策の検討をする体制があったことから、今回においても銀座地区の交通安全対策を考える「岡谷市生活道路安全対策連絡会議」（以下「連絡会議」という。）を立ち上げ、合意形成を図りました。

このように、今回交通安全対策を実施した銀座地区では、住民とのコミュニケーションの基盤は作られていました。その上で、住民の交通安全に対する強い要望や関心があったことから、物理的デバイス設置についての合意形成も円滑に進められました。

岡谷市の連絡会議を用いた合意形成事例を紹介します。

～岡谷市自治会～

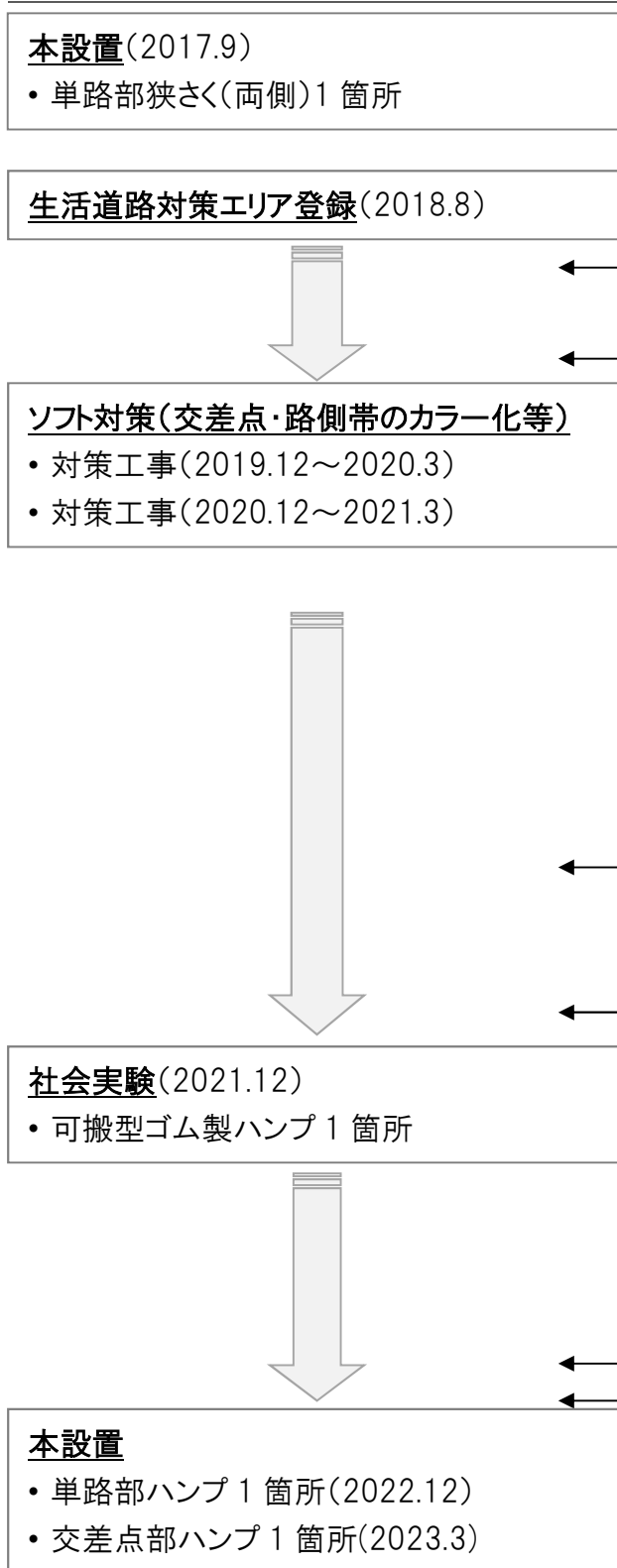
現在、岡谷市には、21の区（自治会）があり、地域のお祭りやイベント、環境美化活動、子育て支援、高齢者の見守りなど、さまざまな活動を通じて親睦を深めながら、地域特有の課題や問題解決に取組み、よりよいまちづくりのために活動しています。

現在の市を形成する21区は、元をたどると江戸時代の村にたどりつきます。明治7年に旧村落が合併し、新町村として平野村（旧岡谷市）・湊村・川岸村・長地村が誕生。以来、昭和33年に現在の岡谷市の形になるまで、80年を超える長い期間、各々が独立した地方公共団体として自主的な行政運営を行ってきました。そのため、21区の自治会には、それぞれ区条例や運営規則が定められており、現在もこれに基づいた運営が行われています。

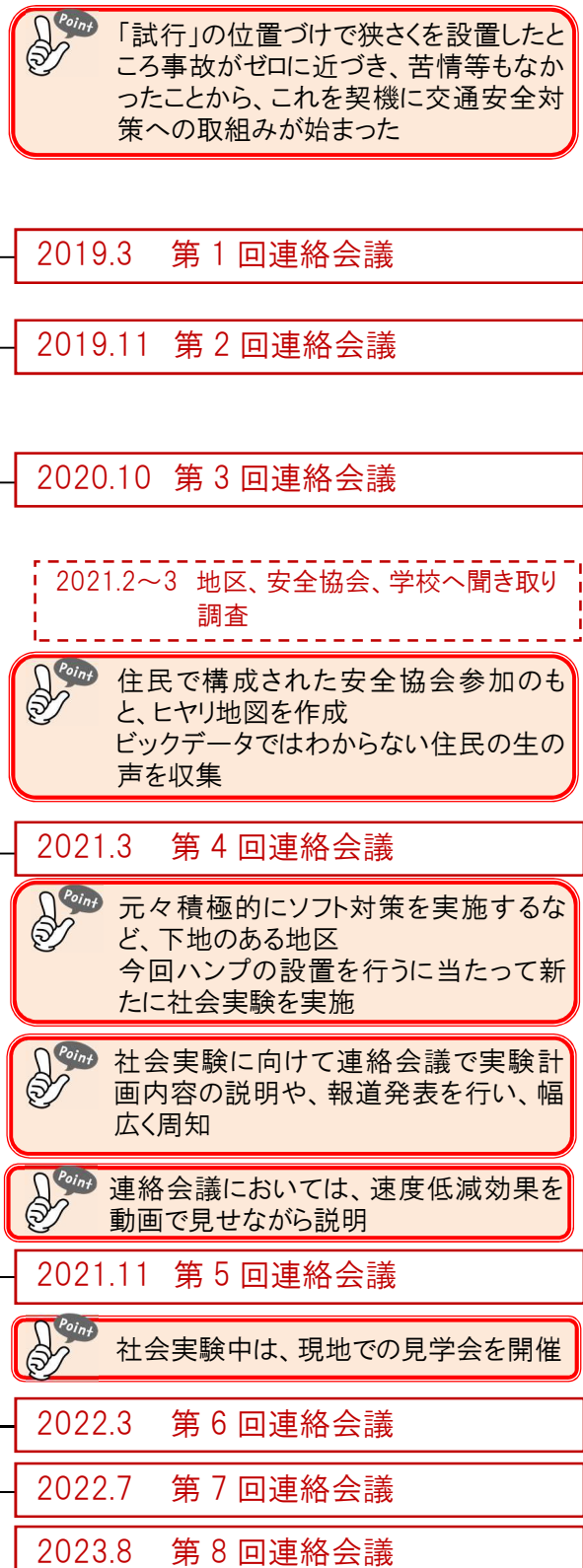
出典：2020.9 広報おかや(一部抜粋)

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



物理的デバイスの概要

設置内容

	内 容	備 考
設置箇所数	2 箇所	
設置時期	2022 年 12 月 2 日 (単路部ハンプ) 2023 年 3 月 10 日 (交差点部ハンプ)	
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% 【交差点部ハンプ】 - ハンプの高さ 10cm - 傾斜部の勾配 東西方向：平均 5% 北 方向： 2% 南 方向：12%	技術基準を参考
構造及び 付属施設	【単路部ハンプ】 - 可搬型ゴム製ハンプ - ゴム製ポール - 注意喚起看板 【交差点部ハンプ】 - アスファルト製ハンプ (平坦部・傾斜部) - 可搬型ゴム製ハンプ (傾斜部) - ゴム製ポール - 自発光鋲 - 指示標識	- 可搬型ゴム製ハンプ：青 - アスファルト製ハンプ (平坦部)：ベンガラ - 可搬型ゴム製ハンプ：ベンガラ

設置箇所



背景の地図の出典：国土地理院

設置状況

単路部ハンプ



概観



自発光鋳



通行状況

交差点部ハンプ



概観

提供:岡谷市



注意看板

提供:岡谷市



規制標識

提供:岡谷市

合意形成のプロセス

▶ 第1回～第3回連絡会議（連絡会議の設置とソフト対策の実施）

市には、「通学路の安全対策協議会」がすでに設置されており、交通安全対策の検討の体制があったことから、同じ協議会方式で生活道路の交通安全対策の検討及び住民とのコミュニケーションを図るために「岡谷市生活道路安全対策連絡会議」を立ち上げました。

連絡会議のメンバーも、交通安全協会や関係する区の区長等が参加し、住民と市とのパイプ役を担うことで円滑なコミュニケーションを促しました。また、アドバイザーとして地区の交通状況の実態等に精通している市のOBに意見をもらいました。

住民からの「交通量が多い」、「速度が高い」、「歩くのが怖い」等の従前からの課題や要望に対して、合計3回の連絡会議を開催し、交差点のカラー化やグリーンベルト等のソフト対策を実施しました。

❖ 第1回～第3回連絡会議（連絡会議の設置とソフト対策の実施）

実 施 日：2019年3月11日（第1回）
2019年11月18日（第2回）
2020年10月6日（第3回）

参 加 者：連絡会議構成委員

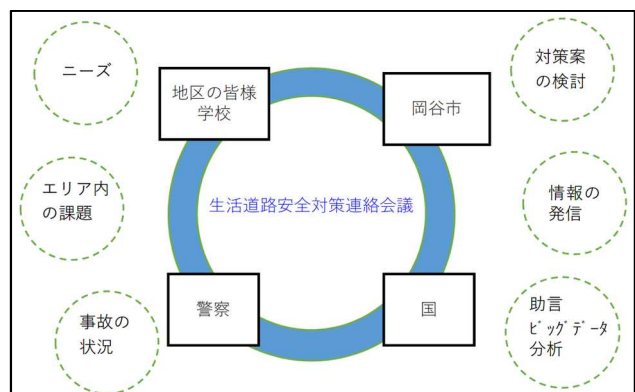
※連絡会議構成委員：「岡谷市生活道路安全対策連絡会議」を組織する委員

構成メンバーは、区長4名（特別委員・交通安全協会委員）、小井川小学校（特別委員）、岡谷市小中学校校長会、岡谷市小中学校教頭会、岡谷市小中学校生徒指導推進委員会、岡谷市PTA連合会、国土交通省長野国道事務所、長野県諏訪建設事務所、岡谷市建設水道部、岡谷市教育委員会、岡谷市市民環境部、岡谷警察署、アドバイザー（市のOB）



提供：岡谷市

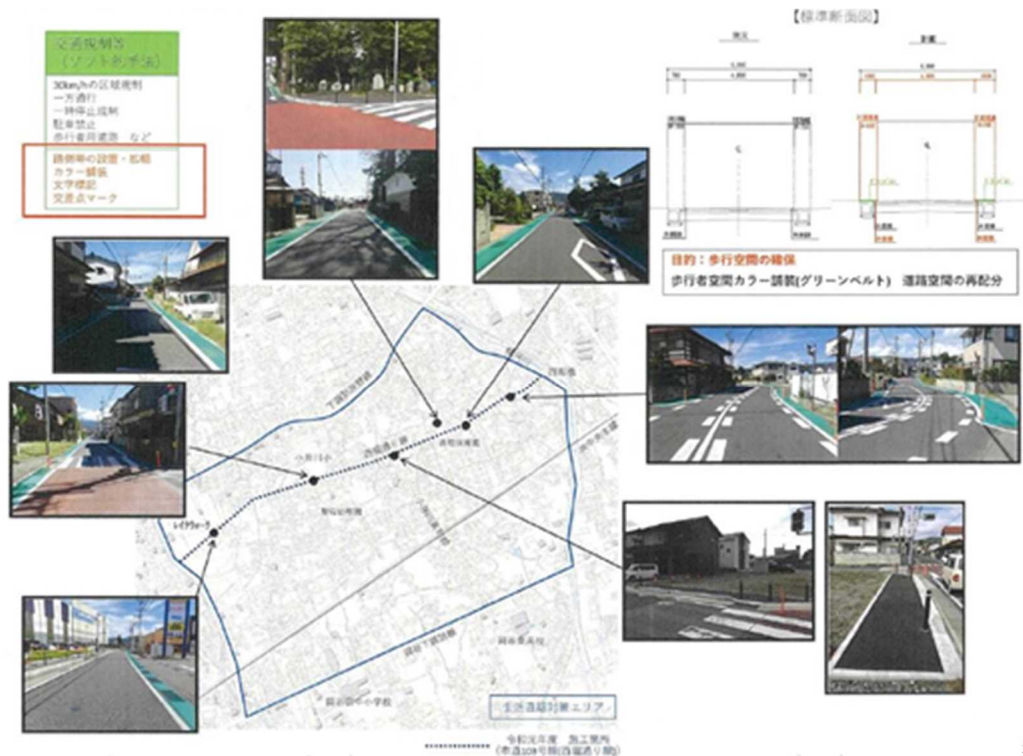
連絡会議の様子



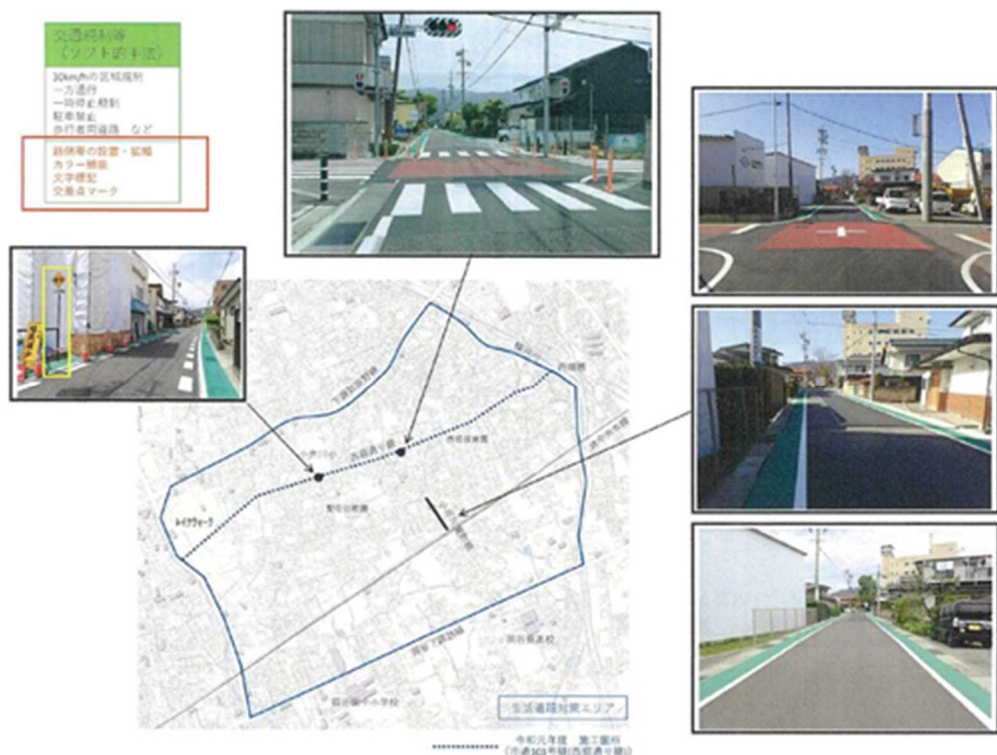
提供：岡谷市

連絡会議の体制

09.長野県岡谷市(銀座地区)
第1回～第3回連絡会議



2019 年度ソフト対策施工内容



2020 年度ソフト対策施工内容



- ・すでに設置されていた「通学路の安全対策協議会」を応用し連絡会議を設置した
- ・住民と市のパイプ役である区長に協議会に参加してもらい、円滑なコミュニケーションを促した
- ・アドバイザーとして、地区の交通状況等の実態に精通している市のOBにも意見をもらった

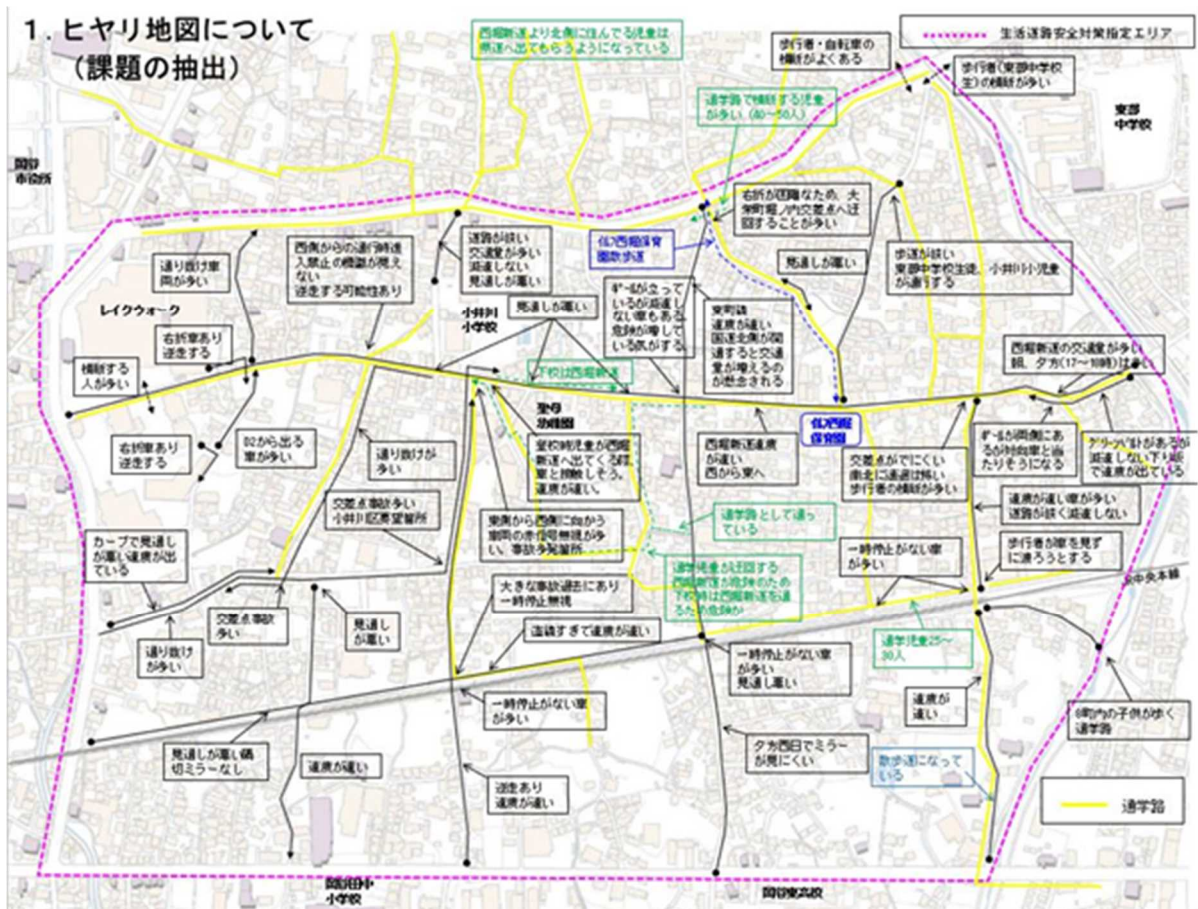
▶ 課題の抽出（聞き取り調査・ETC2.0 プローブ情報）

市が実施した交差点のカラー化やグリーンベルト等のソフト対策は、視認性の向上により、「歩きやすくなった」、「少し安心感はある」等の意見もあり、一定の効果はありましたが、ETC2.0 プローブ情報の分析結果では、速度抑制や通過交通量の減少といった効果が見られませんでした。そこで、従来のソフト対策に加えて、ハンプ等の物理的デバイスの設置といった交通安全対策の検討が始まりました。

検討に際し、ETC2.0 プローブ情報による課題の把握と併せて、住民からの生の意見を聞くために地区・学校・安全協会等へ聞き取り調査を実施し、ヒヤリ地図の作成を行いました。その結果、ETC2.0 プローブ情報だけでは把握することが困難であった生活道路の細部に数多くのヒヤリ箇所が存在することが分かりました。

❖ 聞き取り調査

実施日：2021年2月～3月
対象：地区、学校、安全協会等
内容：課題の抽出について



第4回連絡会議（課題の共有）

聞き取り調査で作成したヒヤリ地図による課題抽出箇所と、ETC2.0プローブ情報による急ブレーキ多発箇所や30km/h超過区間等のデータを重ね合わせることで、課題の見える化を行いました。この課題に対し、保育園・幼稚園・小学校の位置を考慮した上で、6つの対策ゾーンに分け優先度を設定し、この地区の最終的に目指すべき目標を設定しました。

❖ 第4回連絡会議

- 実施日：2021年3月23日
参加者：連絡会議構成委員
次第：
・ヒヤリ地図について（課題の抽出）
・最新のETC2.0プローブ情報の解析結果について
・最新のETC2.0プローブ情報の解析結果について(工事後の効果検証)
・ヒヤリ地図およびETC2.0プローブ情報の解析結果の重ね合わせ
・重ね合わせ結果による考察
・目標の設定（案）
・社会実験について



提供：岡谷市

ETC2.0 プローブ情報による高速走行状況

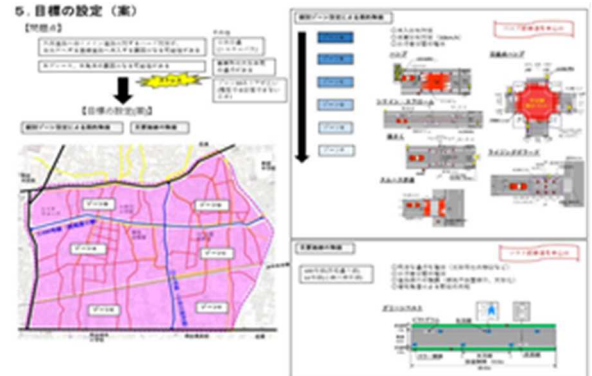


提供：岡谷市

ヒヤリ地図との重ね合わせ



提供：岡谷市



提供：岡谷市

課題に関する考察

目標の設定

・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、課題の見える化を行うとともに、対策ゾーンの優先順位を設定した

▶ 第5回連絡会議（社会実験計画の提示）

ハンプの設置に当たっては、市街地で交通量が比較的多い状況から、設置した際の影響を確認するために社会実験を計画しました。社会実験箇所については、この地区の速度超過及び通過交通量の多い路線かつ保育園等の施設が近傍にある箇所を選定し、対策内容は設置・撤去が容易で原状復旧しやすく、速度抑制効果が期待されている可搬型ゴム製ハンプを用いることにしました。

可搬型ゴム製ハンプについては、国土交通省から貸与を受けましたが、市ではハンプを設置した経験はなかったため、設置済みの自治体への視察や担当者へのヒアリングにより、情報を集めました。また、ハンプに馴染みのない参加者にも理解を深めてもらえるよう、ハンプの設置イメージ図や、ハンプの紹介動画*を使用しました。

* 出典:国総研 HP(<https://www.nilim.go.jp/lab/geg/hump/hump.html>)

❖ 第5回連絡会議

実施日：2021年11月26日
参加者：連絡会議構成委員
次第：
・これまでの経緯
・社会実験計画について
・今後のスケジュールについて



提供：岡谷市

設置のイメージ



【乗用車】

→ [動画はこちら](#) (約17MB)

そのほか、スポーツカー・軽貨物車・貨物車・原動機付自転車・自転車・
ベビーカー・車いす・シニアカーの動画も掲載

ハンプの紹介動画*



- ・交通量が多い市街地にハンプを設置した場合の影響を確認するため、社会実験を計画した
- ・ハンプの理解を深めるため、連絡会議でハンプの設置イメージ図や、ハンプの紹介動画をを用いて説明した

社会実験の実施

2021年12月4日～27日、可搬型ゴム製ハンプの社会実験を実施し、その際、ビデオ調査、騒音・振動調査、アンケート調査などを行いました。また、ETC2.0プローブ情報を用いて経路分析を行うことで、実験前と実験中のハンプ設置区間周辺の車両走行経路に変化があったかどうかを確認しました。加えて、市民新聞や広報誌により、住民に対して取組みに対する周知を行いました。

❖ 対策の実施



提供:岡谷市

可搬型ゴム製ハンプ



提供:岡谷市

交差点カラー化



提供:岡谷市

仮設看板



提供:岡谷市

グリーンベルト



・ビデオ調査、騒音・振動調査、ETC2.0 プローブ情報による経路分析、アンケート調査によりハンプの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対して取組みに対する周知を図った

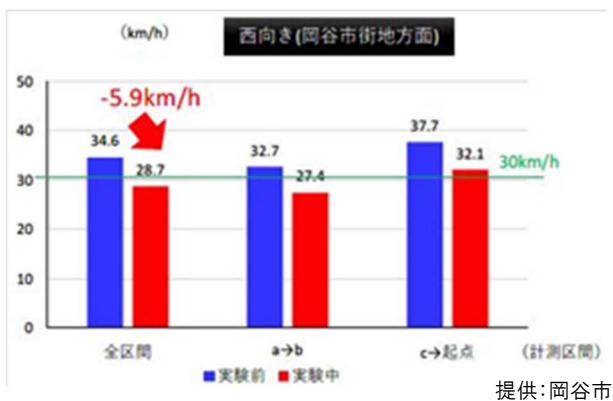
▶ 第 6 回連絡会議（社会実験の効果検証結果の提示）

ハンプの社会実験の結果、実験中の平均速度は実験前と比較して西向きでは 5.9km/h、東向きでは、8.1km/h 低下しました。また、通過車両のうち 30km/h 以下で走行する車両の割合についても、実験前と比較して西向きでは 28%から 56%に、東向きでは 12%から 45%に増加が確認されており、ハンプを設置したことによる車両の速度抑制効果が確認される結果となりました。

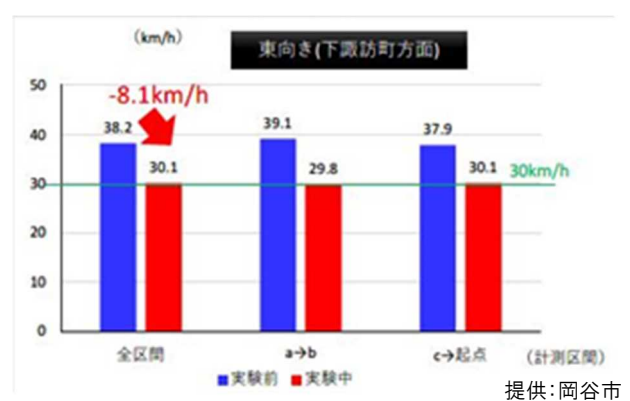
また、騒音・振動調査を実施したところ、実験前と同程度であることが確認できました。

❖ 第 6 回連絡会議

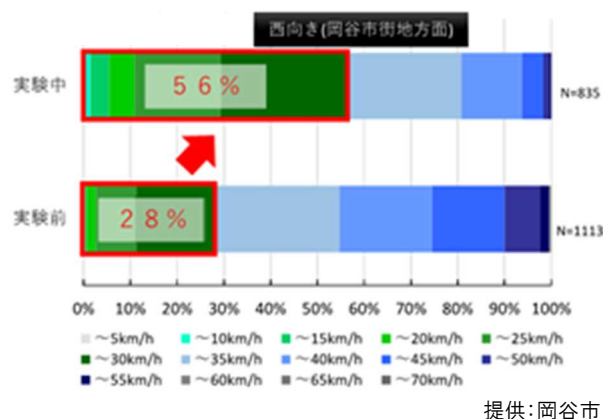
実施日：2022 年 3 月 17 日
参加者：連絡会議構成委員
次第：
・銀座地区の課題
・社会実験概要（可搬型ゴム製ハンプの社会実験について）
・社会実験の効果検証結果(交通実態調査、ETC2.0 プローブ情報分析、アンケート調査)
・銀座地区の安全対策
・今後のスケジュールについて



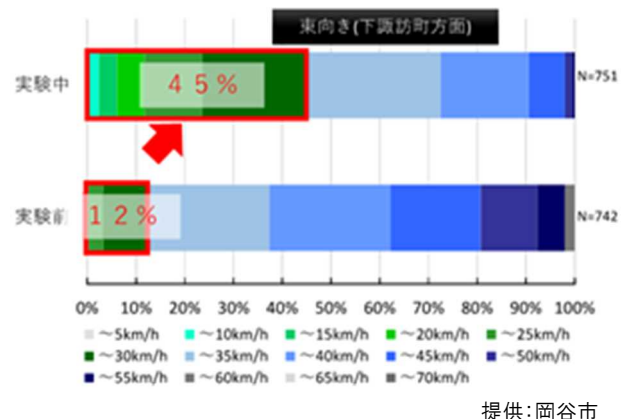
平均速度（西向き）



平均速度（東向き）



30km/h 以下割合（西向き）



30km/h 以下割合（東向き）

▶ 第7回連絡会議（本設置の整備内容の提示）

対策方針や整備内容について認識を共有しました。単路部ハンプについて、社会実験時にはベンガラ色の可搬型ゴム製ハンプを使用しましたが、すぐ近くの前後の交差点においてベンガラ色でカラー舗装を行っていたため、交差点が3箇所連続しているように錯覚させてしまう可能性があったことから、交差点部との区別を図るため、本設置では青色の単路部ハンプを設置する計画としました。

❖ 第7回連絡会議

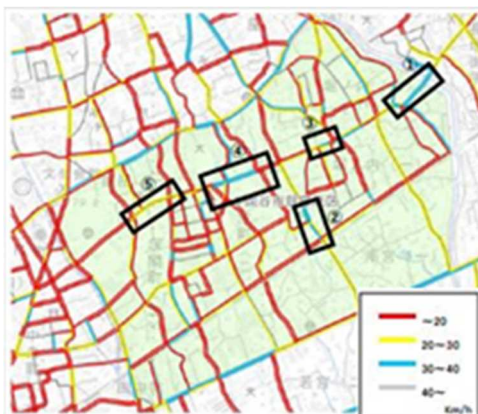
実施日：2022年7月22日
参加者：連絡会議構成委員
次第：・これまでの経緯
・2022年度の本設置の整備内容について
・今後のスケジュールについて

▶ 第8回連絡会議（本設置箇所の効果検証結果の提示）

ETC2.0プローブ情報の活用により、本設置箇所の平均速度の分析を行いました。整備前と比較してハンプを設置した路線は、速度が抑制されていることが確認できました。

❖ 第8回連絡会議

実施日：2023年8月30日
参加者：連絡会議構成委員
次第：・これまでの経緯
・本設置箇所の効果検証について
・2023年度の整備内容について
・今後のスケジュールについて



提供：岡谷市

本設置箇所の平均速度（2019.10）



提供：岡谷市

本設置箇所の平均速度（2023.4）

担当者から一言

近年では煽り運転や逆走などの危険運転が横行し、全国各地で多くの事故が起きています。交通安全というものは、運転手のモラルによるものが大きく、運転手の意識の向上が安全につながるものであると思っています。しかし、なかなかそうはいかないものであり、交通安全対策をしても、果たして効果があるかどうか分かりませんでした。そして、今回の事業に携わり、改めて道路管理者としてどのようにしたら安全な道づくりができるのかを考える必要がありました。

通学路の交通安全対策の業務に携わったことはありましたが、今回の交通安全対策については、正直何から進めたら良いか分かりませんでした。他市の取り組みやマニュアルを参考にしながら、岡谷市の区域内の特有の交通事情をイメージしながら考えることから始めました。また、視察や他市の取り組みの聞き取りなどを行ったりして、徐々に物理的デバイスの有効性があることが分かってきました。しかし、物理的デバイスを実際に設置するとなった際、市民が了承してくれるかが一番の課題でした。そこで市民の総意を受けている区長を中心に連絡会議という形で進めました。連絡会議での議論では、市民の声が届き、とてもいい議論ができました。また、社会実験後のアンケートでも回答率が50%を超えたことから、交通安全対策に関心が強い地区であることを改めて感じました。様々な意見がありましたが、本設置に向けた良好なスタートを切ることができました。

交通安全対策は、道路新設や拡幅事業などとは異なり、対策内容は雲をつかむようなものであり、その効果が100%正しいかどうか分からないものでしたので、とても頭を悩ませました。しかし、区長を中心に市民と連携を取り、合意形成を図ることで、効果を100%に近づけることはできると思います。市民と行政が協働でひとつの目的に向かって事業を推進することは大変ですが、それは本来の行政の姿です。一事業であります。今回の交通安全対策が確実なものとなり、さらには意識の向上が図れたものであると確信しました。

おわりに

岡谷市では、2017年に小学校前の交差点で事故が多発し、試験的に狭さくを設置したところ交通事故がゼロに近づき、苦情等もなかったことから、これを契機に交通安全対策が始められました。銀座地区は中心市街地でもあるため、ゾーン30に設定することが適切かどうか悩ましいところはありませんでしたが、エリア内の商業施設の拡大を受けて市外からの交通も増加し、抜け道利用が増加したことから対策が推進されました。

市では「通学路の安全対策協議会」という交通安全対策の検討を行う体制がすでに整っていたことから、「協議会」という手法を選択しました。初めての取り組みであったため、他の自治体の取り組み事例を調査し、視察を行うことで、情報を集めました。「交通量が多く、交通安全対策を実施してほしい」という要望が出ていたこと、国土交通省から生活道路交通安全対策事業の立ち上げについて後押しがあったことで、円滑に対策に取り組みました。また、市の区長制度を用いることで、住民からの要望を市に伝えるとともに、住民に市の方針案を伝えてもらうことにより、ワークショップを行わずともコミュニケーションが図れていたことも対策実現に寄与した一因であるといえます。