

生活道路におけるハンプ・狭さくの設定事例集2023の刊行

1. はじめに

国土交通省と警察庁は、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30km/hの区域規制「ゾーン30」とハンプや狭さく等の物理的デバイス(図-1)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」として設定し、道路管理者と警察が連携しながら整備を行う取組みを進めています。2023年3月末時点では、全国の122地区で「ゾーン30プラス」の整備計画が策定されています。



図-1 物理的デバイスの一例¹⁾

ゾーン30プラスにおける対策は、身近な生活空間で実施されるため、事業を実施する際の地域住民等から対策に理解いただくこと（合意形成）が特に重要です。設置する物理的デバイスの標準的な形状は、「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」（2016年3月31日 都市局長・道路局長通達）に則る、若しくはその策定の基礎資料となった技術的知見をとりまとめた技術資料を参考にできるものの、合意形成の手法は、それぞれの対策箇所の道路・交通状況や地区の特性に応じて、多種多様です。このため、対策を実施するには、現地への設置方法や住民との関わり方等を全国の自治体で試行錯誤しながら進められているのが現状です。

そこで、国土技術政策総合研究所では、全国の自治体が生活道路の交通安全対策に取り組む際に参考としていただくことを目的に、物理的デバイスの中でも設置事例が多いハンプと狭さくに焦点を

当てて、設置を行った自治体にご協力をいただきながら、設置や合意形成の事例及びそれぞれの工夫やポイントを取りまとめた資料を2019年1月に刊行しました。その後、新たにゾーン30プラスとして整備を実施した事例など、進展があったことから、事例を更新・追加した「生活道路におけるハンプ・狭さくの設定事例集2023²⁾（以下「事例集」という。）」をとりまとめました。

2. 事例集の内容

2.1 概要

事例集では、国総研が各自治体へヒアリング調査を行った結果に基づき、全国の生活道路対策を実施している地区に設置されたハンプや狭さくの設置の際の技術的な工夫や合意形成の事例をとりまとめています。2023年度版では、20の自治体の事例を掲載しました(2019年度版は13事例)。

設置の特徴		歩行者の通行に配慮するため、道路端まで嵩上げたハンプを設置
物理的デバイスの概要		
設置箇所		
設置内容		
	内 容	備 考
設置箇所数	2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% 【交差点部ハンプ】 ・平坦部の長さ 各道路の車道相当 ・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の施工
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 ・路面表示 ・警戒標識	・薄層カラー舗装 ・平坦部：ベンガラ、傾斜部：青(交差点部ハンプ)、傾斜部：ベンガラ(単路部ハンプ)
技術的な工夫	◆路面の段差による騒音・振動が発生しないよう、ハンプ設置範囲全面及びその前後の表層を一旦撤去し、路盤を整形した後にハンプとなる部分を基層、中間層として構築し、表層を重ねるように施工 【単路部ハンプ】 ◆既設路面へのすりつけを道路端部(官民境界)で行うことで、路側帯での横断方向の勾配が発生しない形状とし、歩行者及び自転車の通行に配慮 ◆歩車道境界若しくは道路端までハンプとして嵩上げを行い、歩行者及び自転車の通行に配慮 ◆施工承諾により、端部は民地の塀、花壇構造物を直接、舗装止めとした 【交差点部ハンプ】 ◆平坦部と傾斜部を別の色(平坦部：ベンガラ、傾斜部：青)で着色し、視認性を考慮	

図-2 事例集の掲載例

新しい技術情報・基準・指針

2.2 技術的な工夫

事例集では設置の特徴として、ハンプや狭さくの具体的な設置箇所や設置内容（設置数、設置時期、付随する施設等）及び設置箇所の状況を考慮した技術的な工夫の内容（すりつけ部の処理方法や視認性向上のための工夫等）を紹介しています。

技術的な工夫として、例えば、歩道の高さを嵩上げするなど、バリアフリーに配慮し、歩道の高さをかさ上げしてハンプを設置した事例（図-3）、社会実験後のアンケートを踏まえ、景観に配慮し、色彩を黒系で統一したスムーズ横断歩道を設置した事例（図-4）などを紹介しています。



図-3 バリアフリーに配慮し歩道の高さをかさ上げしてハンプを設置した事例



図-4 景観に配慮し色彩を黒系で統一したスムーズ横断歩道を設置した事例
(上:社会実験時、下:本設置時)

2.3 合意形成のポイント

事例集では、ハンプや狭さくが設置に至るまでの経緯や合意形成の概要、対策の立案・計画・設置等の検討段階に応じて合意形成を図る手法、工夫点、ポイント等を紹介しています。

例えば、先行設置したハンプの効果を確認しながら順次、同地区内に追加設置するとともに、取組み・ノウハウをパンフレットにまとめ、同市内の他地区へ拡大している事例（図-5）、ETC2.0ブローチ情報を活用して改めて地区の課題を提示したことにより、交通安全対策の必要性について理解を得ることができた事例などを紹介しています。

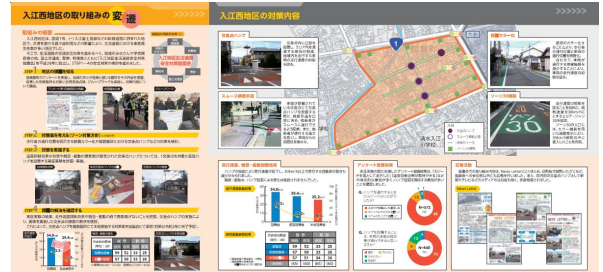


図-5 取組み・ノウハウをパンフレットにまとめて同市内の他地区へ拡大している事例³⁾

3. おわりに

当事例集²⁾は、当研究室のHPから閲覧できます。住民の方と円滑なコミュニケーションを図りつつ、効果的な対策を実施するために、自治体をはじめとした関係者の方々に、ぜひ活用いただきたいと考えています。なお、掲載の事例は、調査時点までの内容を取りまとめたものであり、現在も対策や評価等が進められています。

作成にあたり、ご協力をいただいた自治体の方に、深く感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 「ゾーン30プラス」～交通事故のない生活道路を目指して～、
https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/2023_zone30_mezashite_a3.pdf
- 2) 国土交通省国土技術政策総合研究所:生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2023、国総研資料第1268号、2023、下記QRコード

「生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集2023」の閲覧はこちら



- 3) 静岡市HP、<https://www.city.shizuoka.lg.jp/000869551.pdf>

国土交通省国土技術政策総合研究所道路交通安全研究室

道路交通安全研究室 交流研究員 上野宇悠

同 研究員 村上舞穂

同 主任研究官 藤田裕士

研究当時 同室長、現道路防災研究官 池田武司