

福岡県道路交通環境安全推進連絡会議 安推連セミナー

～ 生活道路対策について ～

日 時：H29.11.29（水）14:00～16:00

場 所：志免町 町民センター 2階 視聴覚室

式 次 第

1. あいさつ
2. 生活道路対策における全国の動き・最近の話題
3. 福岡市中央区薬院・平尾・平丘町地区における実証実験について
4. 志免町志免中央地区における実証実験について
5. 質疑・応答

< 休憩・移動 >

6. 志免町志免中央地区における実証実験箇所の現地調査

生活道路対策における全国の動き・最近の話題

平成29年11月29日

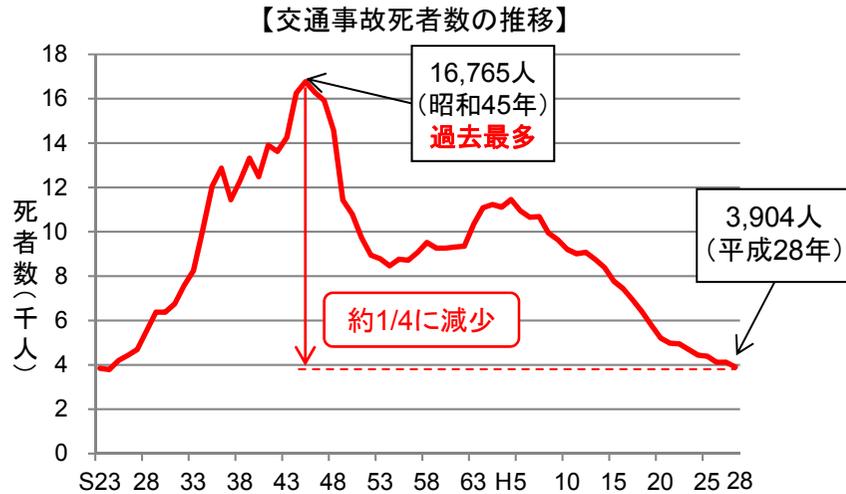
国土交通省 九州地方整備局

目 次

1. 交通事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
2. 政府計画等における交通安全対策の位置付け・・・・ 4
3. 生活道路の交通安全対策・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
4. 自転車施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 1

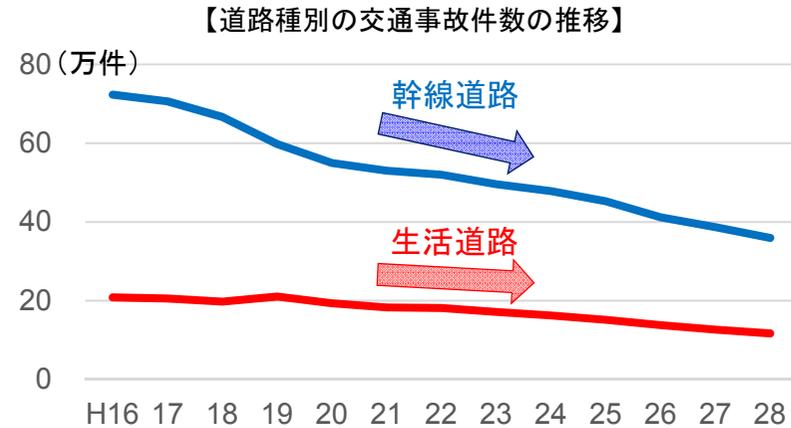
交通事故の現状

■ 交通事故死者数はピーク時の約1/4まで減少



出典)警察庁統計資料(H28)をもとに作成

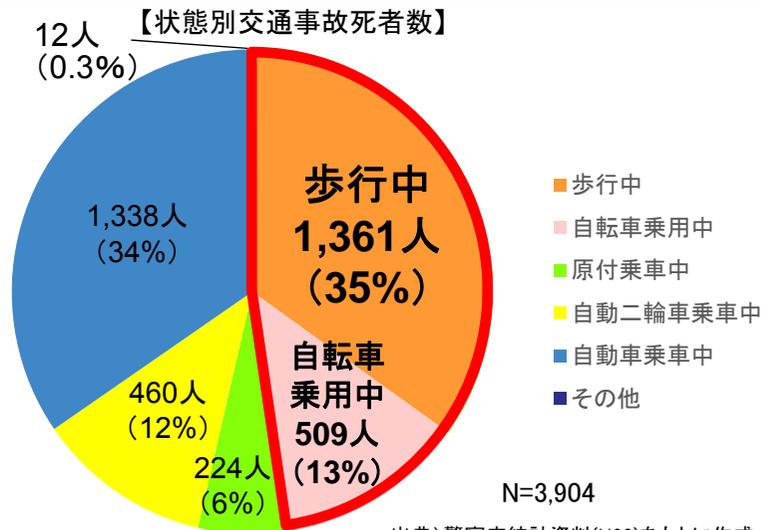
■ 幹線道路に比べて生活道路の死傷事故件数の減少割合は小さい



※生活道路:車道幅員5.5m未満、幹線道路:車道幅員5.5m以上として集計

出典)交通事故統計年報

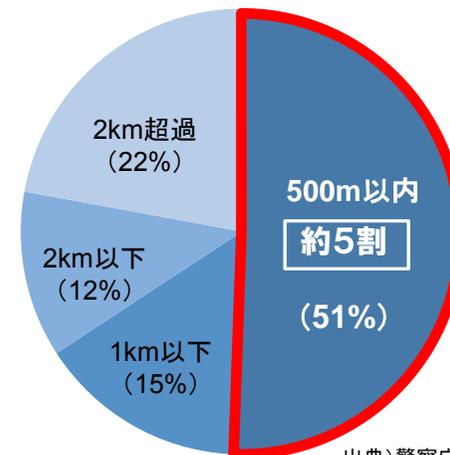
■ 歩行者・自転車乗車中が死者数全体の約半数



出典)警察庁統計資料(H28)をもとに作成

■ 歩行者・自転車乗車中の死者数の約半数が自宅から500m以内で発生

【自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)】

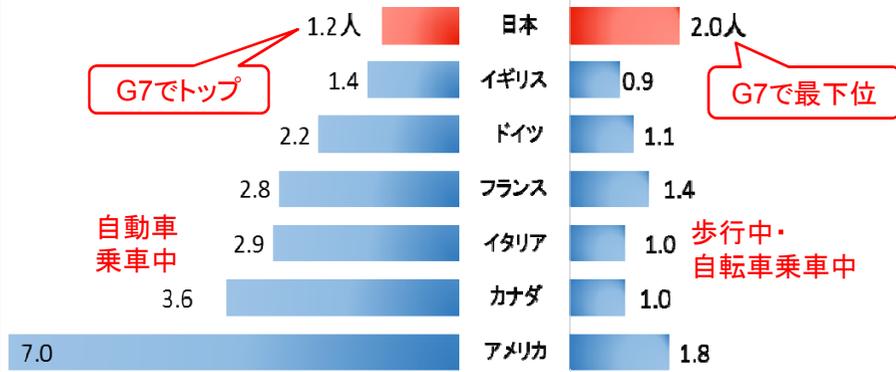


出典)警察庁統計資料(H28)をもとに作成

交通事故の現状

■自動車乗車中はG7で最も安全
歩行者・自転車乗車中はG7で最下位

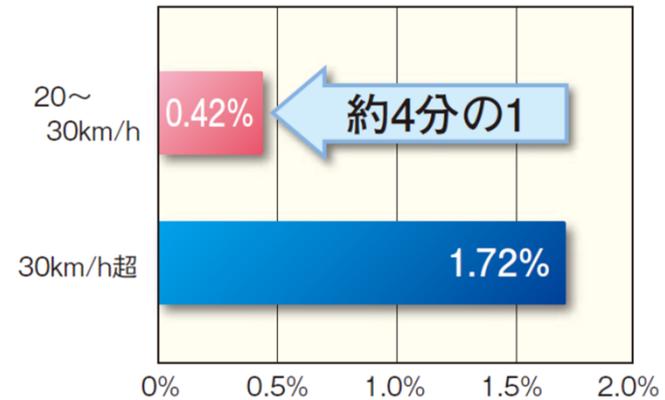
【人口10万人あたり交通事故死者数の比較】



出典)IRTAD(2016), World Bank

■衝突速度が30km/hを超えると致死率が急激に上昇

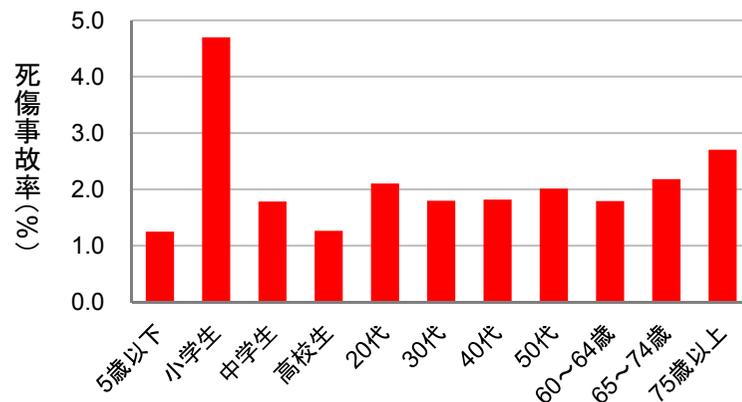
【生活道路の速度別の致死率】



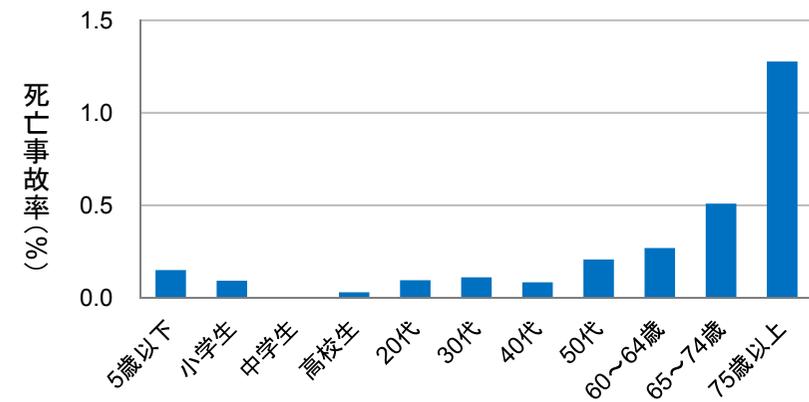
出典)交通事故データ(ITARDA:平成25年データ)

■生活道路の人口あたりの事故率は、死傷事故率では小学生、死亡事故率では75歳以上が高い

【人口百人あたりの年代別死傷事故率】



【人口千人あたりの年代別死亡事故率】



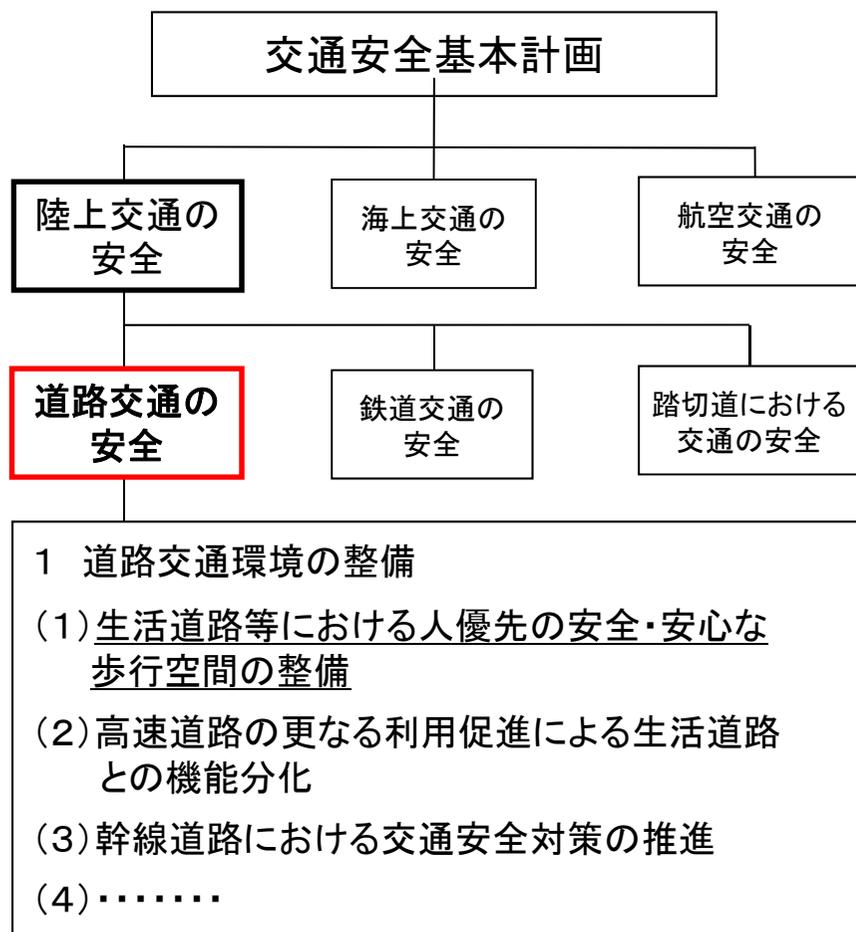
出典)交通事故データ(ITARDA:平成28年データ)

第10次交通安全基本計画※(平成28年3月11日決定 計画期間:平成28~32年)

(目標)

- 平成32年までに死者数を2,500人以下にする(平成27年:4,117人⇒約4割減少)
- 歩行中・自転車乗車中の死者数を、全体の減少割合以上の割合で減少させる

■交通安全基本計画(全体像)



<交通安全基本計画における目標(道路交通の安全)>

- ①平成32年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- ②平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

さらに、諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗用中の死者数についても、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指すものとする。

※交通安全対策基本法に基づき、陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めるもの

社会資本整備重点計画

○平成27年9月に閣議決定された「社会資本整備重点計画(計画期間:H27~32)」では、重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標(KPI)として、「生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率」が新たに設定

<主な計画事項>

- ・計画期間における社会資本整備事業の実施に関する重点目標
- ・重点目標の達成のため、計画期間において効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要
- ・社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するための措置 等

<第四次社会資本整備重点計画(平成27~32年度)における道路交通安全に関する指標>

○ 幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率
【H26年比 約3割抑止(H32年)】

○ 生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率
【H26年比 約3割抑止(H32年)】

←今回から新たに追加

○ 通学路※における歩道等の整備率
【H25年度 54% → H32年度 65%】

※ 交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第3条で指定された道路における通学路

社会資本整備重点計画:社会資本整備重点計画法に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画(閣議決定事項)

国土交通省生産性革命プロジェクト (平成28年～)

- 国土交通省では、平成28年を社会全体の生産性向上につながる取組を加速化する「生産性革命元年」と位置付け、20の「生産性革命プロジェクト」を選定
- 「ビッグデータを活用した交通安全対策」が「未来型」投資・新技術で生産性を高めるプロジェクトとして選定

【生産性革命プロジェクト】

- 01 ピンポイント渋滞対策
- 02 高速道路を賢く使う料金
- ・
- 04 コンパクト・プラス・ネットワーク
- ・
- 06 インフラメンテナンス革命
- ・
- 13 道路の物流イノベーション
- ・
- 17 ビッグデータを活用した交通安全対策**
- ・
- 20 気象ビジネス市場の創出

国土交通省 生産性革命 プロジェクト20

ビッグデータを活用した交通安全対策

○ビッグデータを活用して、生活道路における速度超過や急ブレーキ発生等の潜在的な危険箇所を特定し、効果的な対策を実施。

【交通事故の状況】
■自動車乗車中は7倍も安全
歩行者・自転車乗車中は6倍も安全
【人口10万人あたり交通事故発生数(死者)の比較】

■生活道路の事故件数は、幹線道路と比較し減少率が小さい
【道路種類の交通事故発生数の推移】

■約半数が自宅から500m以内で発生
【自宅からの距離別発生数(歩行者・自転車)】

■衝突速度が30km/hを超えると致死率が急激に上昇
【生活道路の速度別の致死率】

平成28年度から「生活道路対策エリア」の登録・取組を実施中※
※全国で274エリア(181市町村)(平成29年8月末時点)

＜対策エリアの候補の抽出＞
■事故データ等を活用し、対策エリアの候補を抽出

【これまで】
■事故発生箇所に対する**対症療法型**対策

【ビッグデータを活用した生活道路対策】
■ビッグデータを活用し、**潜在的な危険箇所を特定**

＜効果的な対策を実施＞
【速度抑制】
【歩行者優先】
【交通交差点の進入規制】
【サイン・シグナリング】

生活道路の交通安全施策の経緯

S56

コミュニティ道路の整備(補助事業対象化)(S56～)

生活道路における通過交通の排除など、快適な生活環境の創造をもたらすことを目的とし、自動車の速度を抑制する措置を講じ、交通事故を防止し、歩行者にとって安全かつ安心な通行空間とした道路整備を実施。

S59

住区総合交通安全モデル事業(ロードピア事業)(S59～)

コミュニティ道路の面的な整備を展開。

H8

コミュニティ・ゾーン形成事業(H8～)

公安委員会による速度規制等とあわせて、道路管理者によるコミュニティ道路等の面的整備を実施。

H13

道路構造令改正(H13) 凸部、狭さく部等を位置づけ(第31条の2)

H15

あんしん歩行エリアの整備(H15～19)

公安委員会の速度規制等とあわせて、歩道の設置等の歩行者優先のみちづくりを面的・総合的に実施。796地区を指定。

H20

あんしん歩行エリアの整備(H20～24)

582地区を指定。

H21

交通規制基準改正(H21)

生活道路の最高速度は原則30km/h

H23

H24

通学路緊急合同点検(H24～)

国土交通省、文部科学省、警察庁の連携による緊急合同点検、対策実施

ゾーン30の整備(H23～)

・3,105箇所(29.3%)の整備

H27

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準策定(H27)

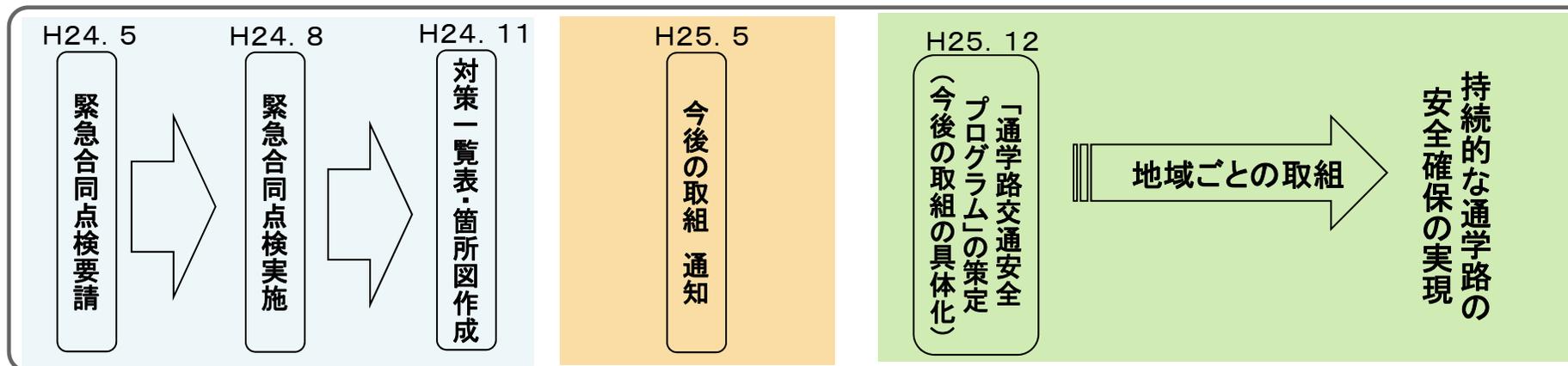
H28

生活道路対策エリアの取組(H28～)

ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所を特定し、対策実施

通学路の安全確保に向けた継続的な取組

○ 持続的な通学路の安全確保を図るため、市町村毎に「通学路交通安全プログラム」を策定



H24. 5
国からの要請(全国一斉点検)

H25. 5
継続的な取組 通知

H25. 12
通学路交通安全プログラム策定 通知

- 緊急合同点検実施学校数 : 20,160校
- 緊急合同点検実施箇所数 : 80,161箇所
- 対策必要箇所数 : 74,483箇所

[プログラムの内容] ※市町村ごとに策定

- ①推進体制の構築
- ②定期的な合同点検の実施方針
- ③効果把握等による対策の改善・充実

緊急合同点検の実施

緊急合同点検

対策立案

対策実施

○合同点検の実施など
継続的な取組を推進

○推進体制の構築

定期的な合同点検の実施

定期的な合同点検

対策立案

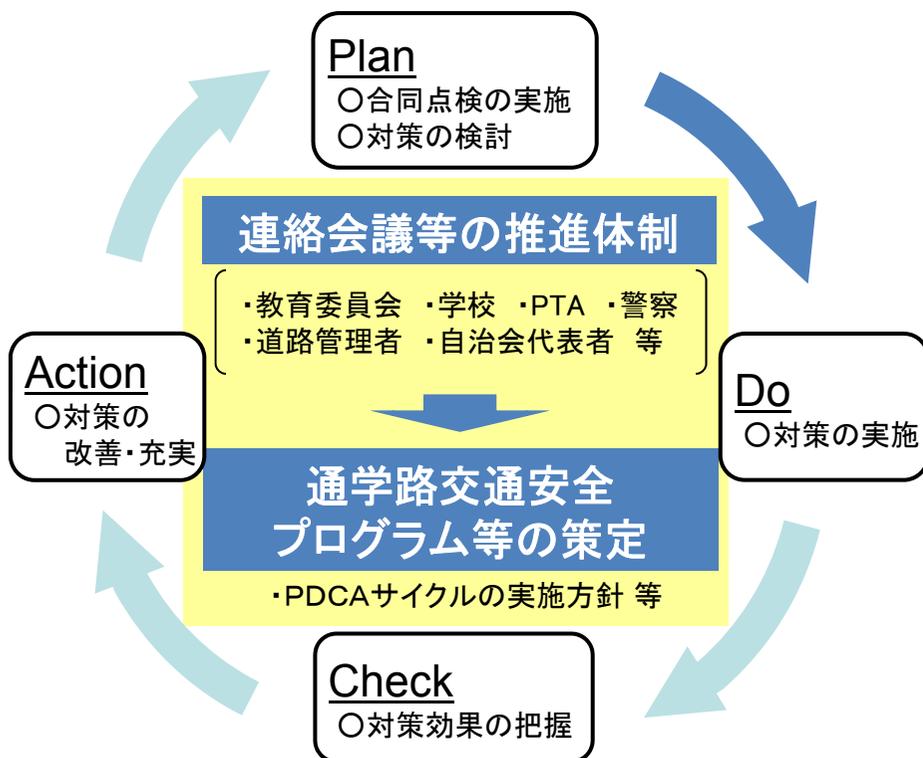
対策実施

効果把握等による
対策の改善・充実

PDCAサイクルによる継続的な取組

○ 全国で教育委員会、PTA等による合同点検を行い、対策の検討・実施・効果把握、その結果を踏まえた改善を一連のサイクルとして進めることで、継続的な通学路対策を推進

【通学路安全確保のためのPDCAサイクル】



【静岡県浜松市の取組例】

・PDCAサイクルの年間スケジュールを作成し、関係者が実施・報告すべき内容・時期等を明確化することで、通学路の安全確保に向けた取組を継続的かつ着実に推進中



ビッグデータを活用した生活道路の交通安全対策

○ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通進入抑制の対策を実施可能

[これまで]

■事故発生箇所に対する 対症療法型対策

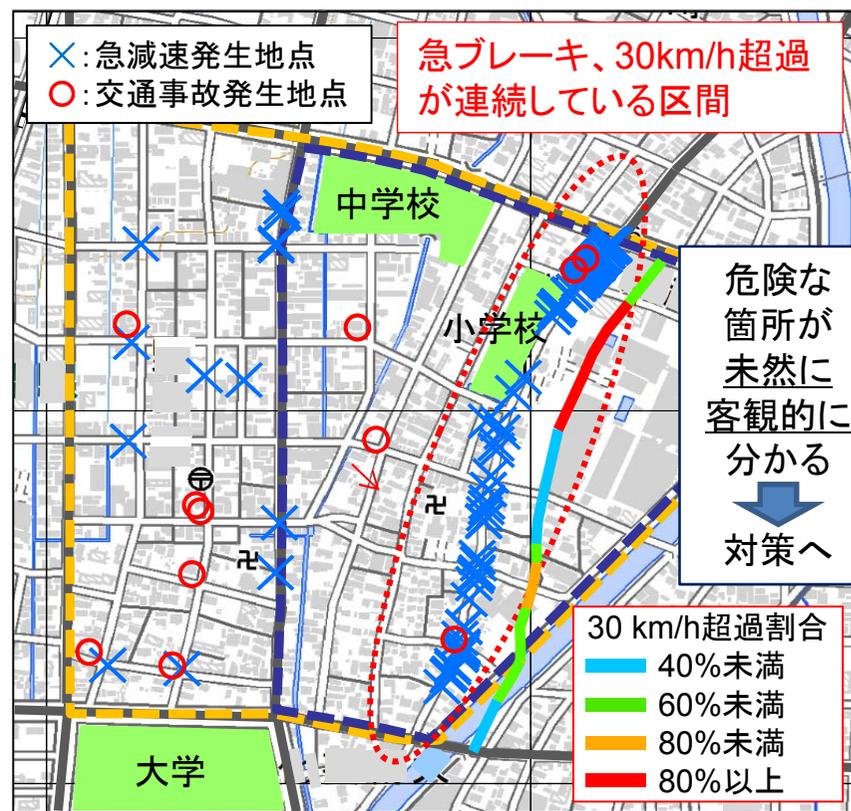


使用データ:ETC2.07ロードデータ:H27.4~7交通事故データ(静岡県警HPより):H26.1~12

[ビッグデータの活用により]

■速度超過、急ブレーキ発生、抜け道等の 潜在的な危険箇所を特定

⇒効果的、効率的な対策の立案、実施が可能



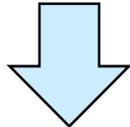
「生活道路対策エリア※」の取組フロー

※生活道路のゾーン対策や区間対策を実施しようとする区域

地方公共団体が主体的に取り組む内容

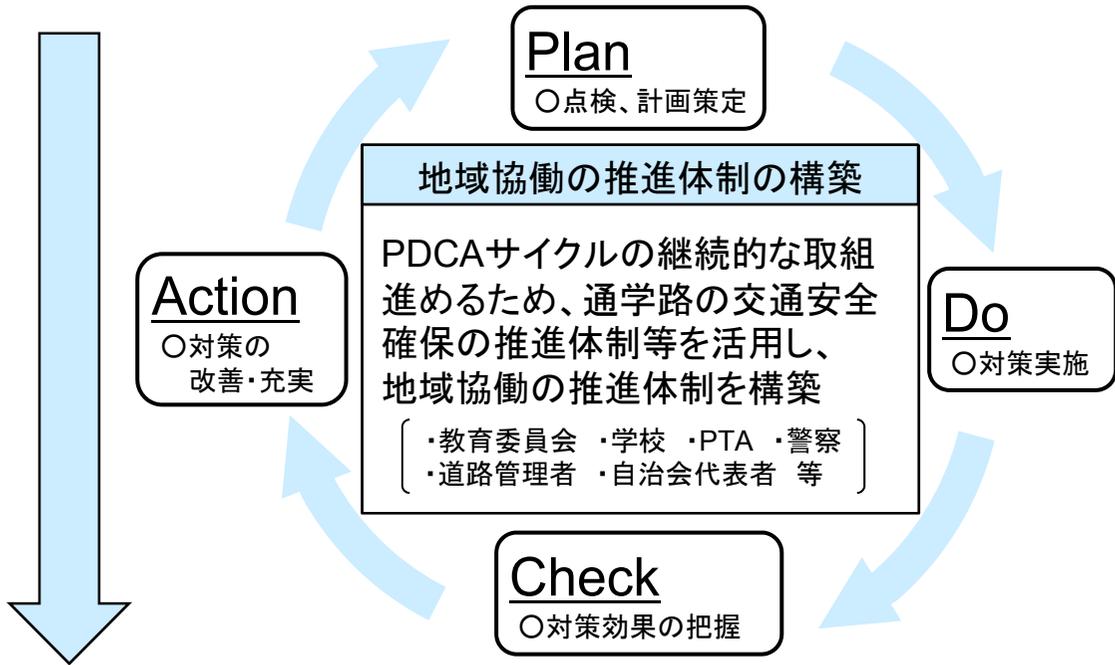
国等による情報提供・支援内容

【生活道路対策エリア候補の抽出】
交通事故データ等を活用し、候補区域を抽出



- ・ゾーン30指定(検討を含む)区域と整合を図って抽出
- ・関係する道路管理者及び警察と協議を行い、合意を得る

【生活道路対策エリアの登録】
登録様式を作成し、直轄国道事務所等(安推連事務局)へ登録申請



【取組の公表】
地域住民や道路利用者等の理解と協力を得るために、各市町村のホームページや広報誌等を活用して積極的に情報発信

【メッシュデータ等の提供】
交通事故総合分析センター(ITARDA)HPで生活道路の交通事故発生状況を公開
※地域メッシュ(約500m×500m)別

【技術的支援】
・ビッグデータの分析結果の提供
・通学路ヒヤリマップとビッグデータの分析結果の重ね合わせ



<通学路ヒヤリマップとビッグデータの分析結果の重ね合わせイメージ>

・可搬型ハンプの貸出し

・交通安全診断を行う有識者の斡旋

【財政的支援】
防災・安全交付金による支援

「通学路交通安全プログラム」※に基づく取組への反映

■生活道路対策の考え方を導入

○通学路の交通安全確保の推進体制の構築、「通学路交通安全プログラム」※に基づくPDCAサイクルの取組に、従来の個別対策のメニューに加え、区域として速度抑制や通過交通の進入抑制を図る生活道路対策の考え方を導入

■関係者の意識を高める手法

○通学路点検によるヒヤリマップとビッグデータに基づく科学的な分析結果の重ね合わせ図の作成を推進

- ・PTAや自治体等が作成する通学路ヒヤリマップ等の生活感覚に基づく情報に、走行車両のビッグデータから得られた科学的情報を重ね合わせることで、身近な道路の道路交通環境を見える化し、対策実施に向けた関係者の合意形成を促進

[合同点検の実施状況]



[ヒヤリマップの作成状況]



出典)生活道路のゾーン対策マニュアル(一般社団法人交通工学研究会)

全国の小学校(約2万校区)へ展開

※「通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組の推進について」(平成25年12月6日付通知)に基づき、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等が連携して策定する通学路の交通安全の確保のための基本的方針

メッシュデータ等の提供 (新潟市日和山小学校地区の事例)

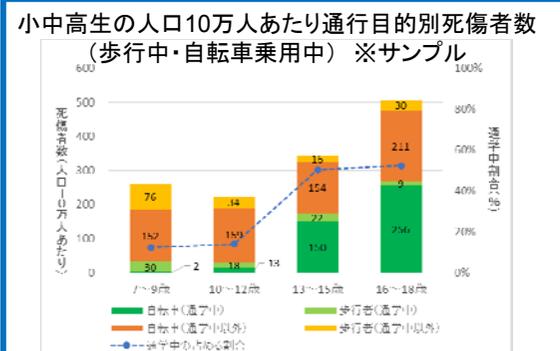
○交通事故総合分析センター(ITARDA)HPで生活道路の死傷事故に関するメッシュデータが閲覧可能

ITARDA HP <http://www.itarda.or.jp/>

「ITARDA Webマップ」バナーをクリック

生活道路における
地域メッシュ(約500m×500m)別の
交通事故発生状況を公開

市区町村別の交通事故に関する様々なデータを公開



「生活道路対策エリア」における計画策定、対策実施（新潟市日和山小学校地区の事例）

- 新潟市中央区日和山地区では、小学校移転に伴う通学路の安全確保について、住民と協働で検討（平成28年3月に「生活道路対策エリア」に登録）。
- ビッグデータを活用することで住民との課題共有の円滑化に繋がり、平成28年11月に交通規制や物理的デバイス等による具体的な対策内容を決定。平成29年2月から対策工事に着手。

■新潟市日和山小ワークショップ

＜構成メンバー＞

- ・日和山小学校、PTA、交通安全推進協議会、新潟柳都中学校、日和山小セーフティスタッフ
- ・コミュニティ協議会、関係自治会
- ・埼玉大学、新潟青陵大学、(公財)国際交通安全学会
- ・国土交通省、新潟中央警察署、新潟市

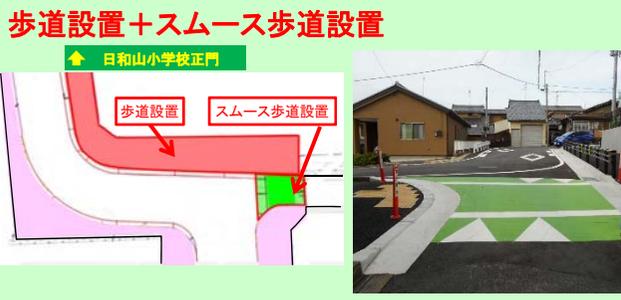
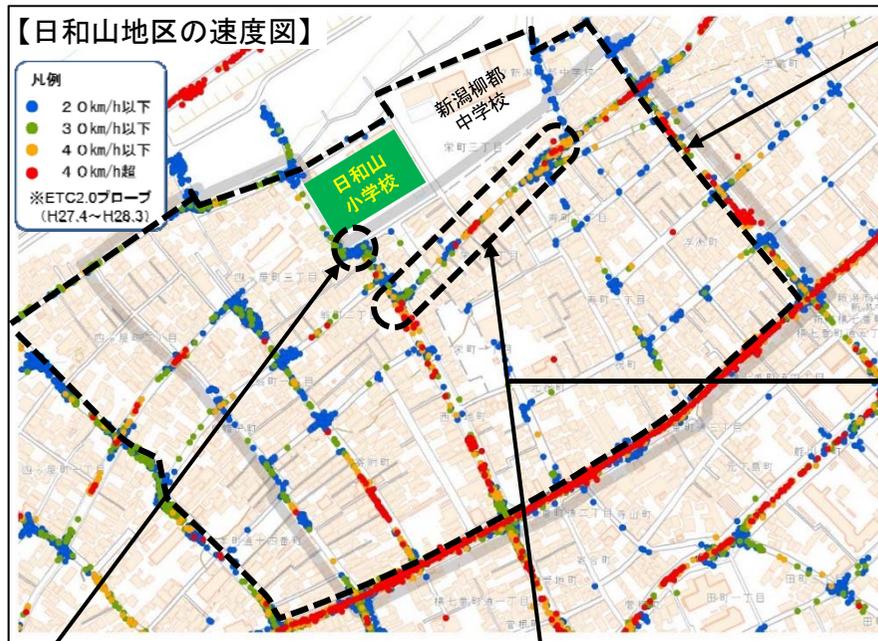


新潟市日和山小ワークショップの開催状況



ワークショップでのビッグデータ分析結果の活用

■新潟市中央区日和山地区の対策エリアのビッグデータ分析結果と主な対策内容



「生活道路対策エリア」における技術的支援

○ビッグデータの分析結果の提供など技術的支援を活用

■ビッグデータの分析結果の提供

[道路区間別の30km/h超過割合]



[急ブレーキ発生地点]



ビッグデータの分析結果の活用により、

- ※ 速度超過や急ブレーキ発生箇所など潜在的な危険箇所の見える化
- ※ 通学路ヒヤリマップ等の情報の科学的な裏付けによる見える化

■可搬型ハンプの貸出し



- ※ 試行的設置を支援

■交通安全診断を行う有識者の斡旋



- ※ 有識者による現地点検、対策検討等における技術的な助言を活用

「生活道路対策エリア」における取組内容の公表（新潟市日和山小学校地区の事例）

○地域住民や道路利用者等の理解と協力を得るため、各市町村のホームページや広報誌等を活用して積極的に情報発信

■取組内容の公表事例(日和山小交通安全対策ワークショップ かわら版)

「第1回日和山小学校移転に伴う交通安全対策ワークショップ」を開催しました！

平成29年4月に、市立日和山小学校の校舎が移転することに伴い、通学路の変更や、新校舎周辺での登下校生の増加が見込まれます。これを契機に、通勤時間帯の通過交通や通学路設定など地域の交通環境を踏まえ、生活道路とつなぐ通学路の交通安全を確保する取り組みを進めるため、日頃から生活道路の様子をご存じの地域の皆様をはじめ、学校・警察・国・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^{※1}を開催し、意見を出し合いました。このたび、今後のワークショップでの議論を深めていくため、開催したワークショップの内容を地域の皆さんにお知らせすることを目的に『かわら版』を作成しました。今後も、引き続きワークショップの開催後など節目毎に発行します。
 ※1 ワークショップとは…
 参加者同士で共同作業や意見交換をしながら、理解を深め議論をする、まちづくりへの住民参加の方法です。

＜第1回 日和山小交通安全対策ワークショップの概要＞
 ■開催日時：平成28年7月6日(水) 18時～20時
 ■開催場所：新潟市立新潟柳都中学校
 ■内 容：○生活道路の交通安全に関する講演
 ○班ごとの議論（問題点・対策案）
 ○全体発表
 ■出席者：日和山小学校、PTA、交通安全推進協議会
 新潟柳都中学校、日和山小セーフティスタッフ
 コミュニティ協議会（入舟・栄・湊・豊地区）、関係自治会
 埼玉大学、新潟青陵大学、（公財）国際交通安全学会
 新潟中央警察署、国土交通省、新潟市



写真1：班ごとの議論では、通学路図を活用し、問題点等話し合いました。



写真2：（当日の全体発表の様子）校舎の移転を想定した意見が発表されました。

日和山小交通安全対策ワークショップ かわら版 第1号

(第1号より)

今後進めていく交通安全対策の主な実施方針（ワークショップのまとめ）

凡例 ●●●●：短期(H28年度～H29年度初頭)に行う予定の実施方針
 ●●●●：上記以外の実施方針

①・ゾーン30の設定（緑色の範囲）
 ・規制標識の設置
 ・周知看板等の設置
 ※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の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制やゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策です。

② 旧栄小学校近くの道路（通称 栄町銀座）
 ・指定方向の通行規制（平日朝 7:30～8:15）
 ・ライジングボードの設置（1年間の社会実験）
 ・規制標識の設置
 ・外側線の設置（片側）、車道幅員を狭く見せるよう配置
 ・クレーンベルトの設置
 ・狭さくの設定
 ・一方通行の逆走防止の路面標示の設置
 ・警察による指導・取締りの強化
 ・凍結防止剤散布路線への追加

③ 歩道の新設（防護柵設置）
 ・スムース歩道の設置

④ 減速マーク等の設置

⑤ 横断歩道の設置

⑥ 外側線の設置
 ・警察による取締りの強化
 ・通学路指定状況をふまえ、路肩カラー化を検討

⑦ 横断歩道の設置
 ・交差点のカーブミラー設置は交通状況により検討

⑧ 減速マークの設置

⑨ 街頭指導の強化
 ・注意喚起の看板の設置

⑩ クロスマークの設置

⑪ 朝夕の街頭活動の強化
 ・減速マークの設置

⑫ 交差点の歩道拡幅（防護ボードの設置）
 ・歩行者用信号灯の増設

⑬ 抜け道対策（カラー舗装）は、今後の交通状況により検討

⑭ 通学路指定状況をふまえ、路肩カラー化を検討

⑮ 歩道の新設（防護柵設置）
 ・スムース歩道の設置

⑯ 旧栄小と新潟柳都中をつなぐ道については、小中一貫教育のバリエーション指定をふまえた検討が必要

⑰ 路面標示・看板設置を検討

⑱ 横断歩道の設置は、今後の交通状況により検討

⑲ カメラ設置は、交通状況により検討

注：各イメージ図は対策実施後のイメージを示したものであり、詳細については今後の調整により変更となります。

(第3号より)

対策メニュー例

進入口を入りにくくする



スムーズ歩道



ライジングボラード

走行速度を抑制する



凸部(ハンプ)



狭さく



シケイン



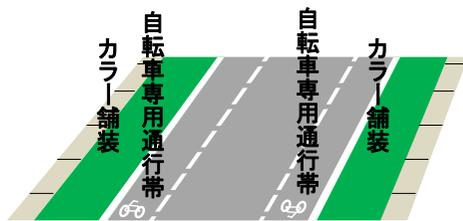
- 進入抑制対策
- 速度抑制対策
- 歩行者・自転車の空間を優先確保する対策

○公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

ゾーン30
(都道府県公安委員会)



歩行者・自転車の幅員を優先して確保する



(イメージ)

危険箇所を対策する



防護柵

ライジングボラード

○自動昇降する車止めで、通学路等の通行規制時間の通過交通の進入を排除

ボラードが下降した状態]



※通行規制時間帯以外は常時下降
大型車（マイクロを除く）は常時通行不可

ボラードが上昇した状態]



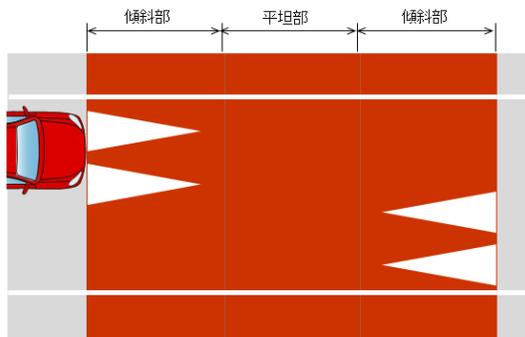
※平日7:30-8:15(通学時間帯)に通行規制

凸部(ハンプ)

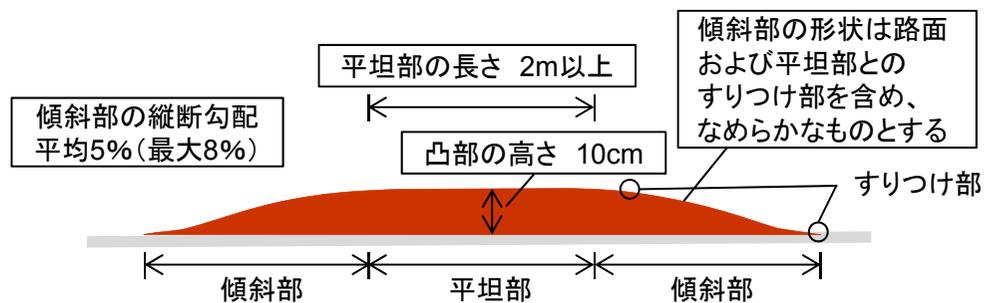
○自動車の走行速度を低減するために、道路上に設けられた凸型の構造物



[平面図]



[縦断面図]



スムーズ歩道

○車道方向にはハンプ構造とすることで自動車の走行速度の低減を図るとともに、歩道と横断歩道の段差が減少することにより、歩道と横断歩道の通行がスムーズに

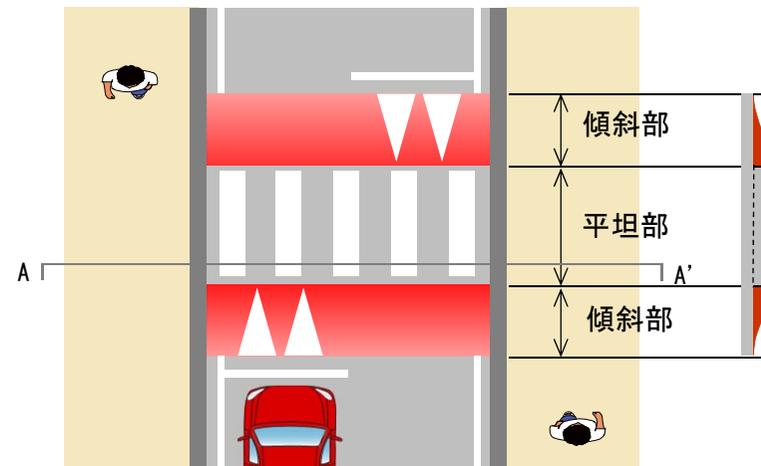


※埼玉大学 交通・計画グループ提供

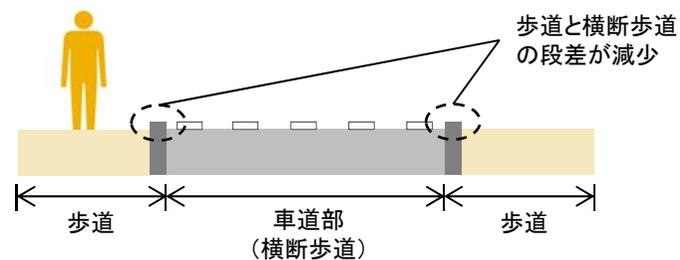
[平面図]

[断面図(車道方向)]

=凸部(ハンプ)の構造



[断面図(横断方向: A-A')]]



自転車活用推進法※の概要

※平成29年5月1日施行

基本理念

- 自転車は、**二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的**
- 自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和**等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進

責務

- 国 : 自転車の活用を**総合的・計画的に推進**
- 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、**実情に応じた施策を実施**
- 公共交通事業者 : **自転車と公共交通機関との連携等に努める**
- 国民 : 国・地方公共団体の**自転車活用推進施策への協力**

自転車活用推進計画

- 政府 : 基本方針に即し、**計画を閣議決定し、国会に報告**
- 都道府県・市区町村 : **区域の実情に応じ計画を定めるよう努める**

自転車の日・月間

- **5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする**

自転車活用推進本部 及び 本部事務局について

- 国土交通省に「**自転車活用推進本部**」（本部長：国土交通大臣）を設置
- 国土交通省道路局に「**自転車活用推進本部事務局**」を設置、**各府省庁職員を併任**
- 関係府省庁連絡会議**を設置し、政府一体となって自転車の活用の取組を推進

自転車活用推進本部

【本部長】 国土交通大臣
 【本部員】 総務大臣 文部科学大臣 厚生労働大臣
 経済産業大臣 環境大臣 内閣官房長官
 国家公安委員会委員長
 内閣府特命担当大臣（交通安全対策）（※）
 （※法の規定に基づき、内閣総理大臣が指定して追加）

自転車活用推進本部事務局

【事務局長】 国土交通省道路局長
 【事務局長代理】 国土交通省官房審議官（道路局担当）
 【次長（常駐）】 国土交通省道路局参事官 [新設]
 【次長（非常駐）】 内閣府大臣官房企画調整課長
 ※併任発令 同 政策統括官付参事官（交通安全対策担当）
 警察庁交通局交通企画課長
 総務省大臣官房企画課長
 文部科学省スポーツ庁健康スポーツ課長
 厚生労働省健康局健康課長
 経済産業省製造産業局総務課長
 環境省地球環境局地球温暖化対策課長

関係府省庁連絡会議

【議長】
 国土交通省道路局長
 （本部事務局長）
 【構成員】
 内閣官房内閣審議官
 内閣府大臣官房総括審議官
 内閣府政策統括官（共生社会政策）
 警察庁交通局長
 金融庁監督局長
 消費者庁次長
 総務省大臣官房総括審議官
 文部科学省スポーツ庁次長
 厚生労働省健康局長
 経済産業省製造産業局長
 環境省地球環境局長

※大臣が本部員でない省庁も含む
 ※必要に応じて下部組織を設置可

自転車活用推進計画

自転車活用推進計画

(法第9条関係)

政府は、自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な措置を定めた計画を閣議決定し、国会に報告

基本方針

(法第8条関係)

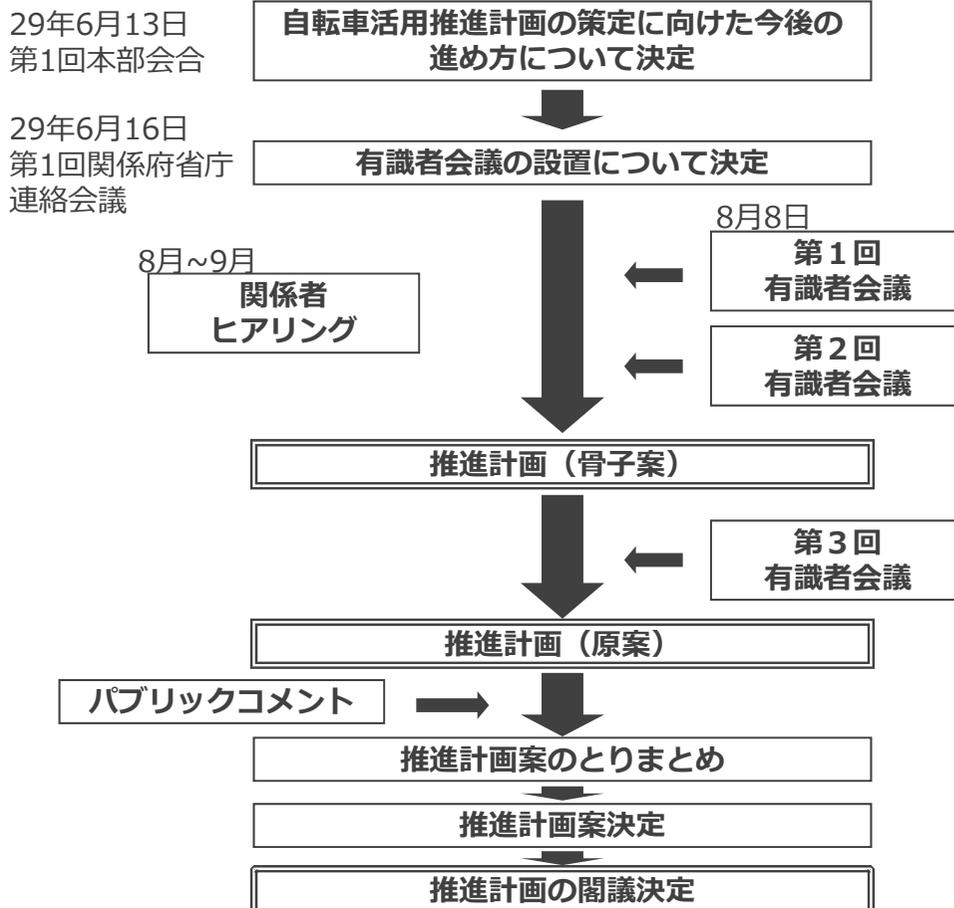
以下の施策を重点的に検討・実施

- ① 自転車専用道路等の整備
- ② 路外駐車場の整備等
- ③ シェアサイクル施設の整備
- ④ 自転車競技施設の整備
- ⑤ 高い安全性を備えた自転車の供給体制整備
- ⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成等
- ⑦ 情報通信技術等の活用による管理の適正化
- ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発
- ⑨ 国民の健康の保持増進
- ⑩ 青少年の体力の向上
- ⑪ 公共交通機関との連携の促進
- ⑫ 災害時の有効活用体制の整備
- ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進
- ⑭ 観光来訪の促進、地域活性化の支援

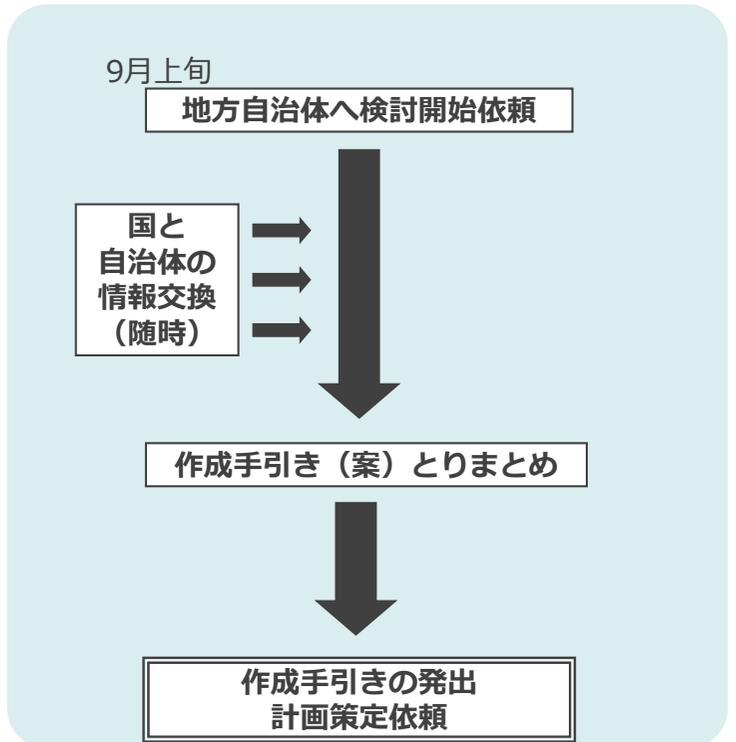
自転車活用推進計画の策定に向けたスケジュール

- 国の自転車活用推進計画の策定に続き、自治体の自転車活用推進計画の速やかな策定を促すため、国の検討と並行して、地方版推進計画の検討を開始するよう、自治体に依頼
- 地方版推進計画を先行的に検討する自治体とは、適宜意見交換を実施
- 聴取した意見は、国の計画に反映するとともに、地方版推進計画作成手引きとしてとりまとめ

【国の自転車活用推進計画策定の流れ】



【地方版自転車活用推進計画策定の流れ】



安全で快適な自転車利用環境ガイドラインの改定について

■ガイドライン改定のポイント

⇒完成形態(本来の整備形態)による整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用

(ネットワーク計画対象路線においては、自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外)

■整備形態の柔軟な対応例(完成形態が自転車道の場合)

旧ガイドライン		改定ガイドライン	
<p>【完成形態】</p>  <p>自転車道</p>	<p>→</p> <p>自転車道として整備ができない場合、車道通行を基本とした暫定形態を検討</p>	<p>【完成形態】</p>  <p>①自転車道</p>	<p>ネットワーク路線では、自転車歩行者道に依存せず、①～③を柔軟に組み合わせ、ネットワーク形成を加速</p>
<p>【暫定形態】</p>  <p>自転車歩行者道の活用を検討</p>		<p>【暫定形態】</p>  <p>②自転車専用通行帯</p>	

自転車ネットワーク計画とは

【現状の課題】

・これまで様々な地域で取組まれてきた自転車通行空間の整備は、整備しやすい場所から進められ、断片的な自転車通行空間整備に留まっている。

→ 断片的な整備では、安全で快適な自転車通行空間とそうでない空間が混在することになり、整備効果が限られたものになる。

自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を「自転車ネットワーク計画」という。

※ネットワーク路線の例

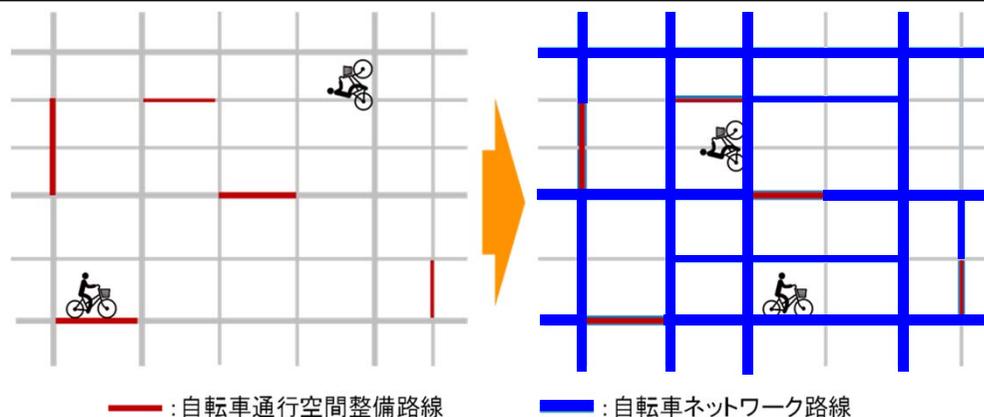
公共交通施設・学校・商業施設・主な居住地区などを結ぶ路線、歩行者との錯綜・事故の多い路線など

○策定主体

- ・市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定

○ネットワーク計画に記載する内容

- ・基本方針、計画目標
- ・計画エリア
- ・自転車ネットワーク路線と整備形態
- ・整備優先度の考え方



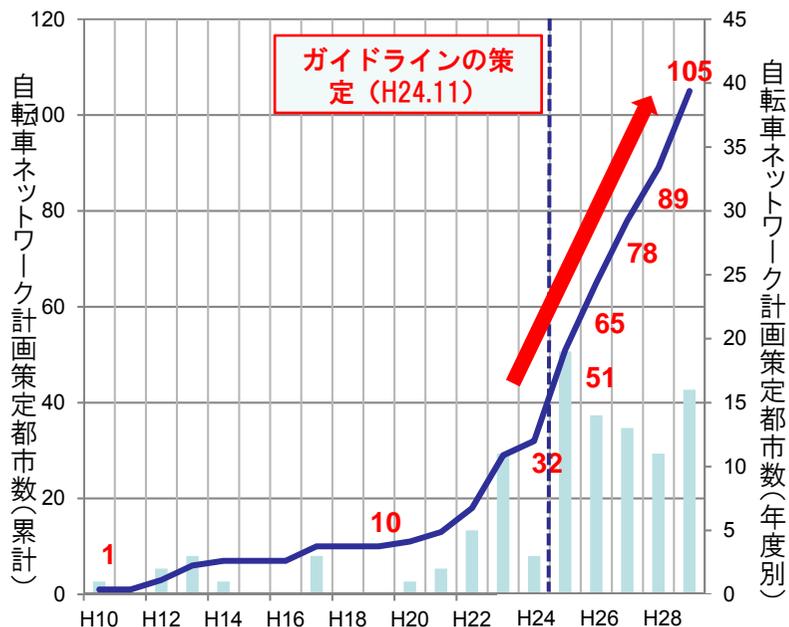
【連続的な自転車ネットワークの形成イメージ】

自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移

- 自転車ネットワーク計画策定自治体数は105市区町村(DIDを有する市区町村の約12%)
- 歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約1,700km

【自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移】

全市区町村数: 1,741
うちDIDを有する市区町村: 849



【出典: 国土交通省道路局調べ(平成29年3月31日時点)】

【歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況】

一般道路総延長: 約1,268,000km
歩道設置区間: 約177,000km

歩行者と分離された自転車通行空間 (km)				
自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	計
30	150	430	1,120	1,730

【出典: 国土交通省道路局・警察庁交通局調べ(平成29年3月31日時点)】

自転車通行空間の整備による効果

- 国道246号世田谷区三軒茶屋交差点から駒沢交差点において、大都市圏内で初めてバス専用通行帯内に自転車ナビラインを試行的に整備。
- 自転車利用者で過半数、歩行者で約4割、自動車等ドライバーで約3割が危険に感じるものが減ったと回答。
- バスドライバーは「車線全体に広がって走る自転車が減ったことで安心感が増した」と回答。

■東京都 国道246号(三軒茶屋～駒沢 約2km)



○法定速度：60km/h

○交通量

自動車	26,304台(昼間12時間)	47,131台(24時間)
自転車	2,239台(昼間12時間)	
歩行者	2,966人(昼間12時間)	※H17交通センサス

自転車利用者の評価

・整備前にくらべ、危険を感じるものが減った **52%**

歩行者の評価

・整備前にくらべ、危険を感じるものが減った **39%**

自動車等ドライバー

・整備前にくらべ、危険を感じるものが減った。

二輪車 **30%**、自動車**34%**、自動車類**34%**

WEBアンケート(H27.9.18～9.30実施)

バスドライバーの声

・車道を走る自転車は明らかに増加した。

・車道の左側を走行する自転車が増え、車線全体に広がって走行する自転車が減ったことで安心感が増した。

バス会社ヒアリング(H27.11実施)

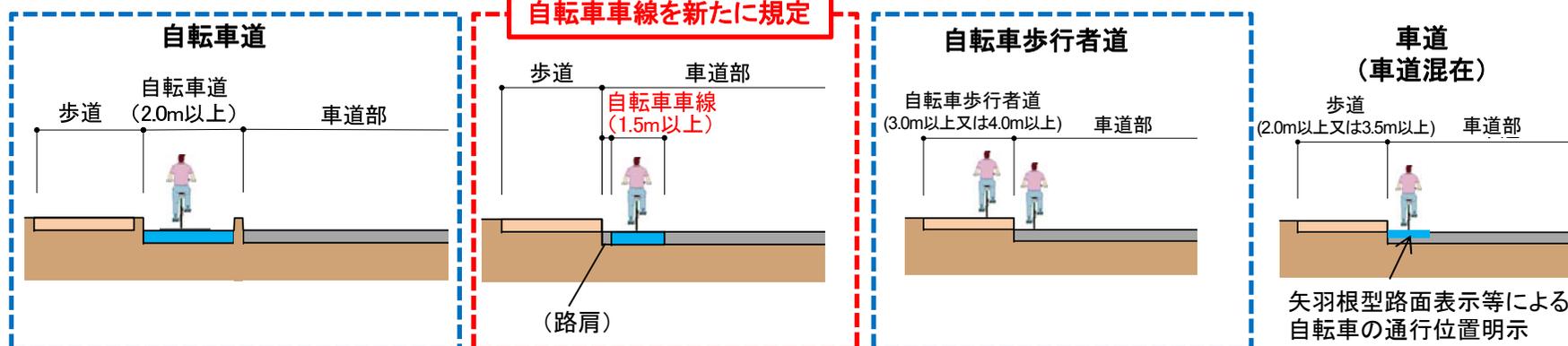
【出典:国土交通省東京国道事務所 記者発表資料】

道路構造令における自転車通行空間の規定見直し

○歩行者の安全性向上、設置形態の多様化による自転車通行空間の整備加速の観点から、道路設計の基本となる道路構造令において、道路交通法に基づき指定される普通自転車専用通行帯として活用可能な車道の部分を、車線の一つ(「自転車車線(仮称)」)として新たに規定することを検討。

自転車通行空間の種類(案)※

※自転車専用道路、自転車歩行者専用道路を除く



設置要件

- 自転車が多く、自動車も多い道路
- 自転車が多く、自動車は少ない道路(必要に応じて)
- 自転車は少ないが、自動車・歩行者が多い道路(必要に応じて)

- 自転車は少ないが、自動車・歩行者が多い道路(自転車道の設置以外)
- 自転車・歩行者は少ないが、自動車が多い道路

見直しについて
検討

福岡市におけるハンプ実証実験の事例紹介

(中央区 薬院・平尾・平丘町地区)

福岡市 中央区役所 地域整備課

福岡県道路交通環境安全推進連絡会議
安推連セミナー H29.11.29

地区の概要

■ 平尾校区の位置



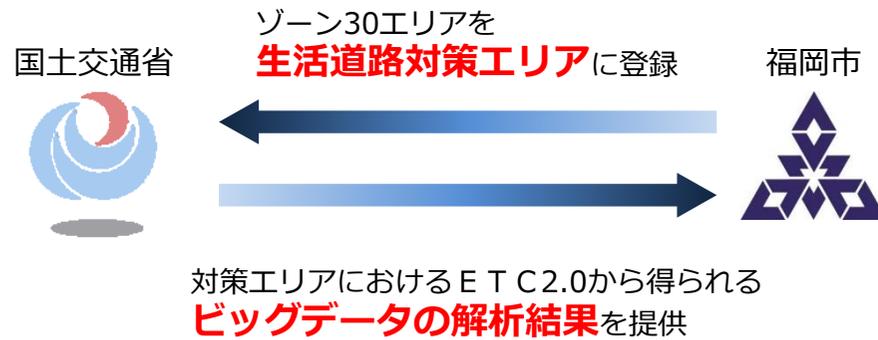
■ 平尾校区の特徴

- 都心に近く、幹線道路沿いには商業施設やオフィスが並ぶが、全体的に閑静な住宅街。
- 市内有数のマンモス校の平尾小学校や福岡中央高校がある。
- 大規模開発が進み、更なる人口増加が見込まれている。



生活道路対策エリアの登録

- ▶ H27.10 ゾーン30指定
- ▶ H28. 3 生活道路対策エリアに登録



地域への危険箇所のヒアリング



③



平尾小学校や平尾保育園の前には歩道がない。
登下校の時間帯に児童や学生、車が多く危険。
スピードを出す車も多い。

対策路線の選定



対策路線の選定

- 平尾保育園，平尾小学校，福岡中央高校 が沿線に立地しており，多くの児童・学生が通行する路線。
- 平尾保育園や平尾小前は歩道がなく，歩行者や車両が錯綜し，地域住民から最も対策を求められている。
- ビッグデータにおいても，30km/hを越える車両の通行に加え，急ブレーキの発生が確認できる。

地域の方と対策路線の現地確認



速度抑制を図るためハンプの実証実験を実施！！

■ 物理的デバイスの検討

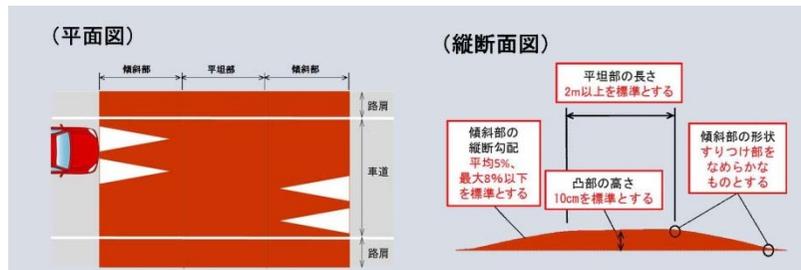
平成28年3月制定 「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」 (抜粋)

● 凸部

3-1 凸部

(3) 速度が1時間につき30キロメートルを超えている自動車を十分に減速させる場合には、凸部の構造は次による。

- 1) 凸部の高さ
10センチメートルを標準とする。
- 2) 傾斜部の縦断勾配
平均で5パーセント、最大で8パーセント以下を標準とする。
- 3) 傾斜部の形状
凸部を設置する路面及び平坦部とのすりつけ部を含め、なめらかなものとする。
- 4) 平坦部の長さ
2メートル以上を標準とする。



- ▶ 技術基準に準拠した**モバイルランプ**を国より**無償貸与**。
- ▶ 速度抑制効果を高めるため、**複数箇所への設置**を検討。

● 狭窄部

3-2 狭窄部

- (1) 狭窄部は、当該部分を通行する自動車を十分に減速させる構造を標準とする。
- (2) 狭窄部の構造は、最も狭小な車道の幅員により規定する。
- (3) 狭窄部の最も狭小な車道の幅員は、3メートルを標準とする。

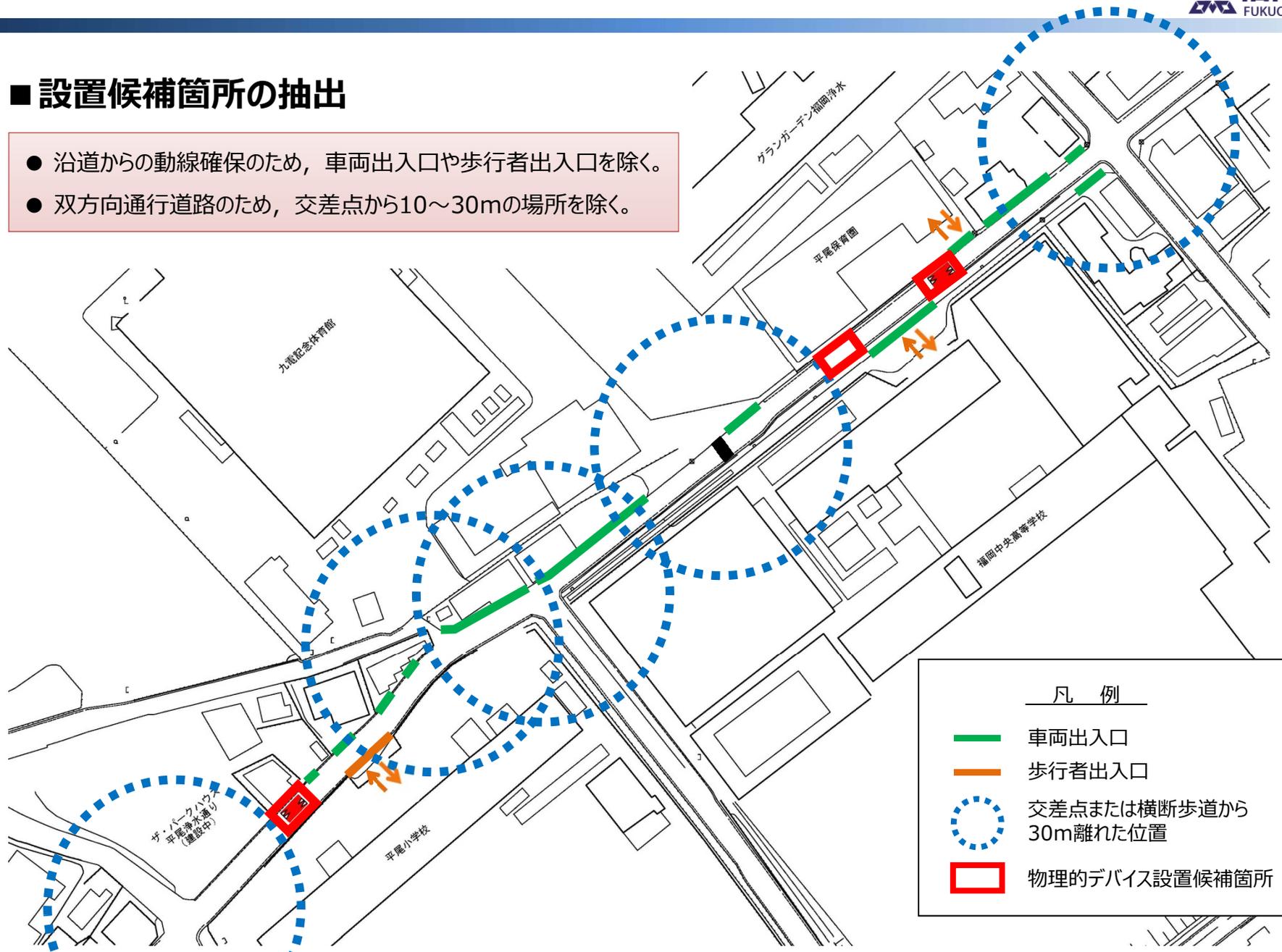


- ▶ 速度抑制効果を高めるため、**凸部と狭窄部の両方**を実施。
- ▶ 車道幅員を**3mへの狭窄**を行う。

対策方法の検討

■ 設置候補箇所の抽出

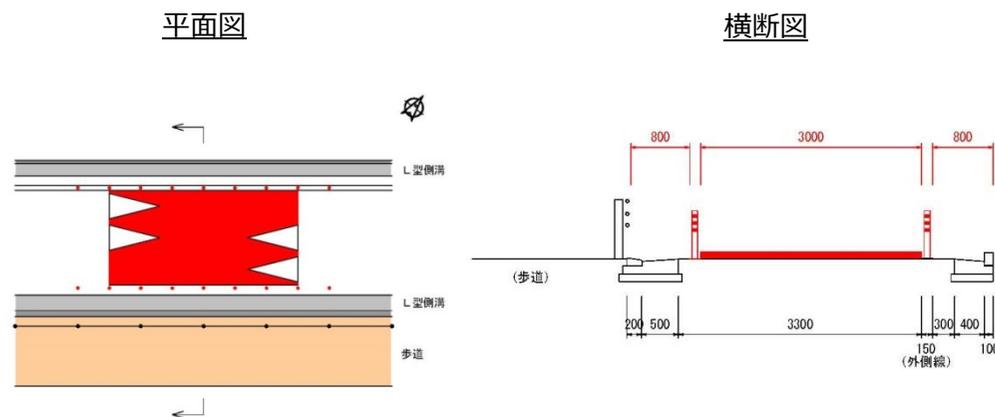
- 沿道からの動線確保のため、車両出入口や歩行者出入口を除く。
- 双方向通行道路のため、交差点から10～30mの場所を除く。



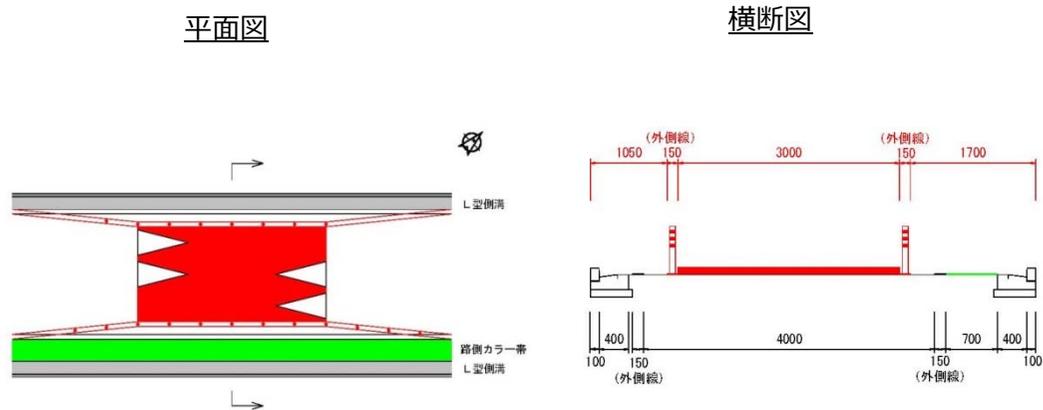
対策方法の検討

■ 仮設ハンプ等設置計画

① 平尾保育園・福岡中央高校前



② 平尾小学校前



実証実験の概要

●実証実験期間

平成29年11月6日（月）～ 12月6日（水）

実証実験	10月	11月	12月
ハンパ設置		11/6	12/6
交通実態調査	● 事前	● 設置直後	● 撤去直前

●ハンパ設置箇所

2箇所（※九州地方整備局より可搬型ハンパを貸与）

●交通実態調査

調査項目	速度調査	交通量調査	騒音調査	振動調査
調査方法	高所ビデオ撮影による速度分析	高所ビデオ撮影による事後計測	騒音計による計測	振動計による計測
調査箇所	ハンパ地点2箇所 <u>中間地点 1箇所</u>	ハンパ地点2箇所	ハンパ地点2箇所	ハンパ地点2箇所
調査時間	ピーク4時間	ピーク4時間	24時間	24時間
調査時期	調査回数：3回 ● 実験前 ● 実験中（約1週間後） ● 実験中（約1ヶ月後）			



実証実験の状況

■ハンブ°設置前後の状況

実験前



福岡中央高校前

実験中



平尾小学校前



志免町志免中央地区における実証実験について

平成29年11月29日

国土交通省 九州地方整備局

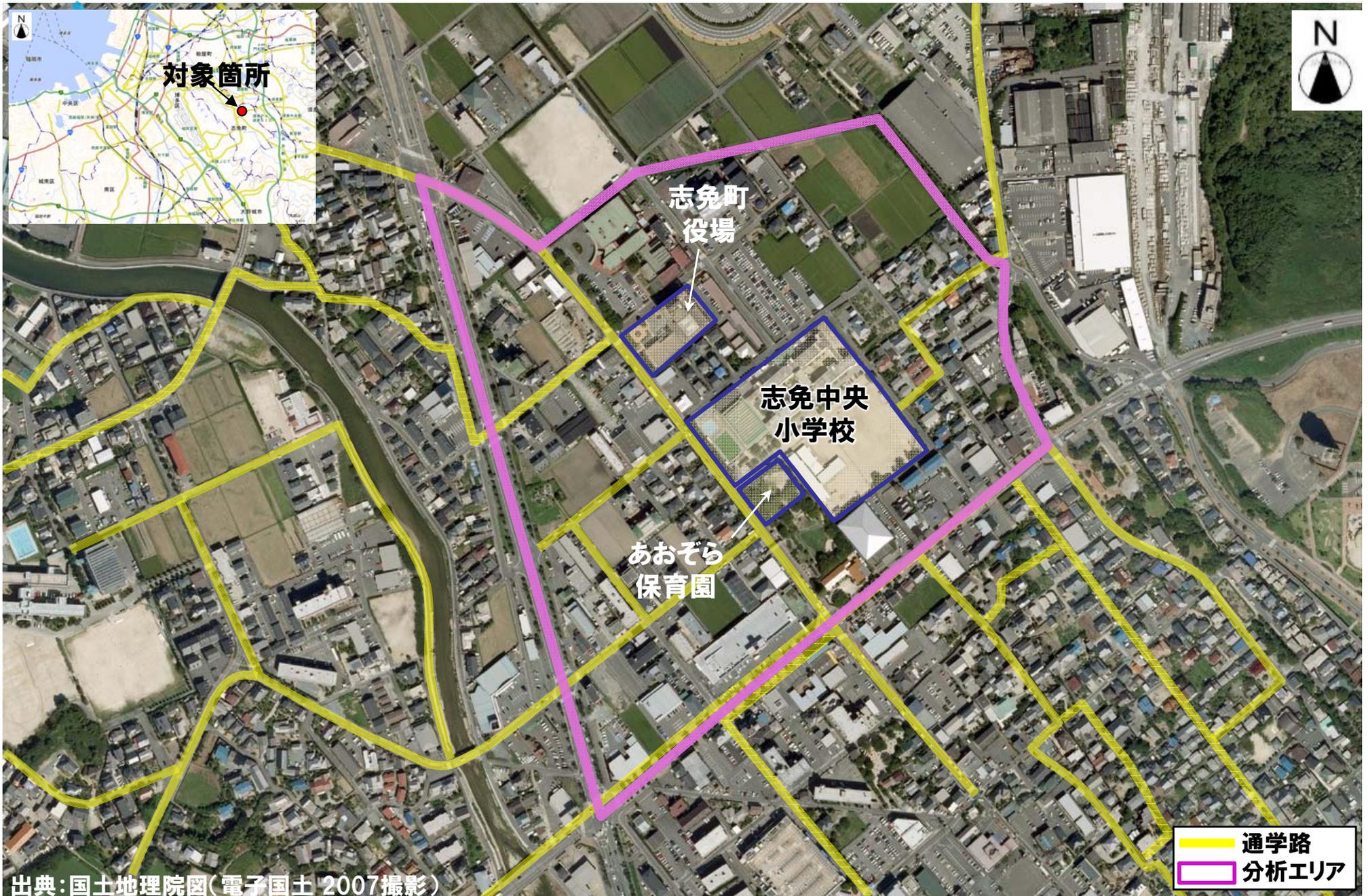
福岡国道事務所 交通対策課

目 次

1. 志免町志免中央地区における実証実験・・・・・・・・・・ 2
2. H28年度実証実験（新宮町緑ヶ浜地区）の報告・・・ 2 2

志免町志免中央地区における実証実験

1) 志免町志免中央地区の位置



出典：国土地理院図(電子国土 2007撮影)

志免町志免中央地区における実証実験

2)ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果(急減速・走行速度)

■ヒヤリ・ハット(急減速)発生箇所



■地区内走行車両の走行速度

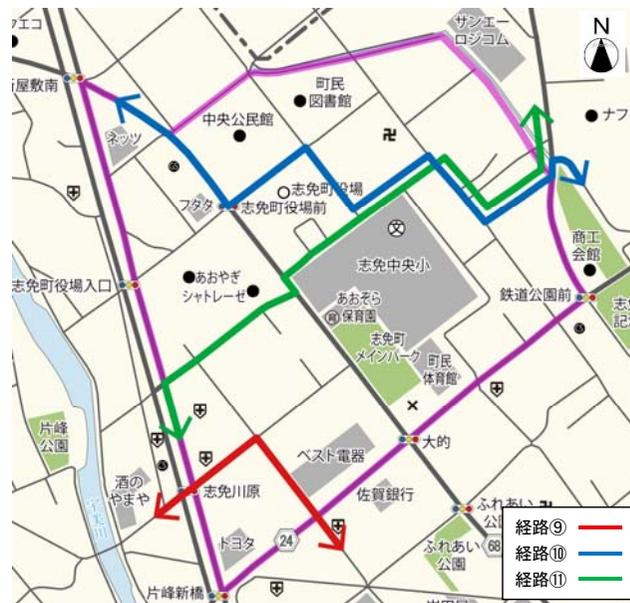
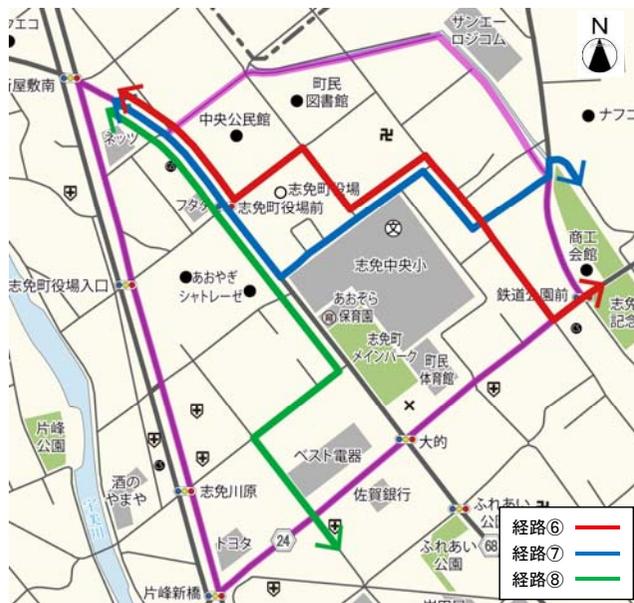


データ:ETC2.0プローブ情報 (H29.4~H29.7 昼間12時間)

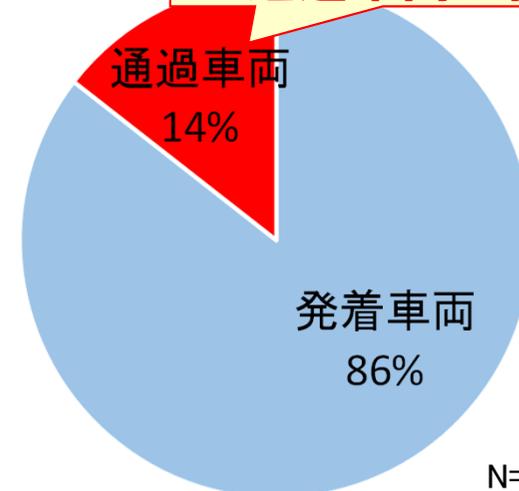
志免町志免中央地区における実証実験

2)ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果(通過交通)

■志免町志免中央地区を通過する車両の経路図



住宅地内に用事の無い通過車両が存在



N=939

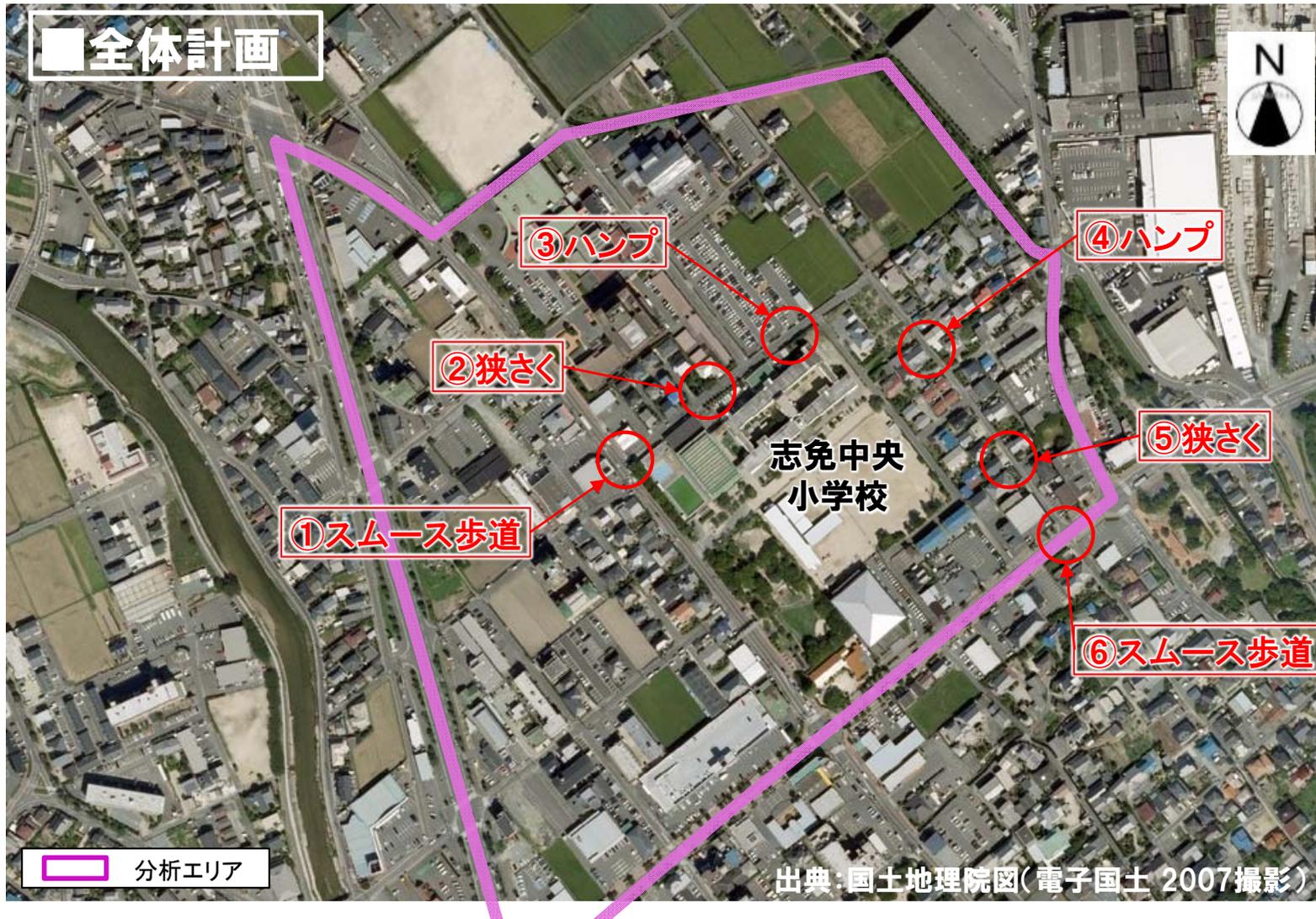
データ:ETC2.0プローブ情報 (H29.4~H29.7 昼間12時間)

経路NO	通過交通の利用割合
経路①	40%
経路②	22%
経路③	6%
経路④	6%
経路⑤	4%
経路⑥	2%
経路⑦	1%
経路⑧	1%
経路⑨	1%
経路⑩	1%
経路⑪	1%
その他	12%
合計	100%

志免町志免中央地区における実証実験

3) 志免町志免中央地区における全体計画

- ✓ 志免中央小学校周辺で通過交通がみられる区間を対象に、進入抑制策（スムーズ歩道）や速度低減策（ハンプ、狭さく）の設置を検討



志免町志免中央地区における実証実験

3) 志免町志免中央地区における全体計画

✓ 地元住民等との合同現地点検を実施し、実証実験箇所を確認

志免町志免中央地区通学路及び生活道路の合同点検

平成29年9月28日(木) 10時00分～
志免町役場第2会議室

式次第

1. 開会
2. 志免町都市整備課長 あいさつ
3. 合同点検参加者の紹介
4. 趣旨説明
5. 生活道路の交通安全対策関連施策の説明
6. 志免中央地区における実証実験の概要説明
7. 意見交換
8. 現地点検
9. 総括
10. 閉会



平成29年9月28日



平成29年9月28日

志免町志免中央地区における実証実験

4) 対策内容(案)の検討

✓ 実証実験区間の対策メニューとして「凸部」「狭さく部」を選定

■ 対策メニュー(凸部)の種類と選定

	単路部	交差点部
凸部		
狭窄部		
屈曲部	(一方通行) 	

資料:凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準について

- ✓ 凸部は、平坦部で長さ2m以上が標準であり、前後区間の擦り付け部を踏まえると6m程度の区間長が必要

■凸部の構造

(3) 速度が1時間につき30キロメートルを超えている自動車を十分に減速させる場合には、凸部の構造は次による。

1) 凸部の高さ

10センチメートルを標準とする。

2) 傾斜部の縦断勾配

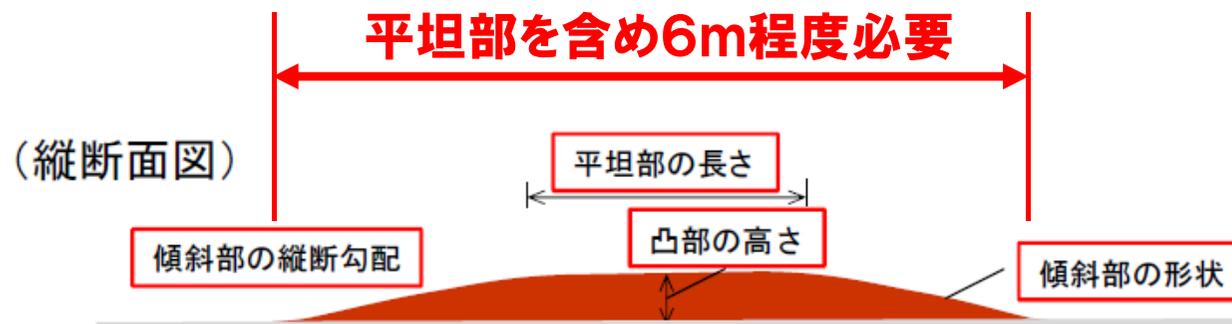
平均で5パーセント、最大で8パーセント以下を標準とする。

3) 傾斜部の形状

凸部を設置する路面及び平坦部とのすりつけ部を含め、なめらかなものとする。

4) 平坦部の長さ

2メートル以上を標準とする。

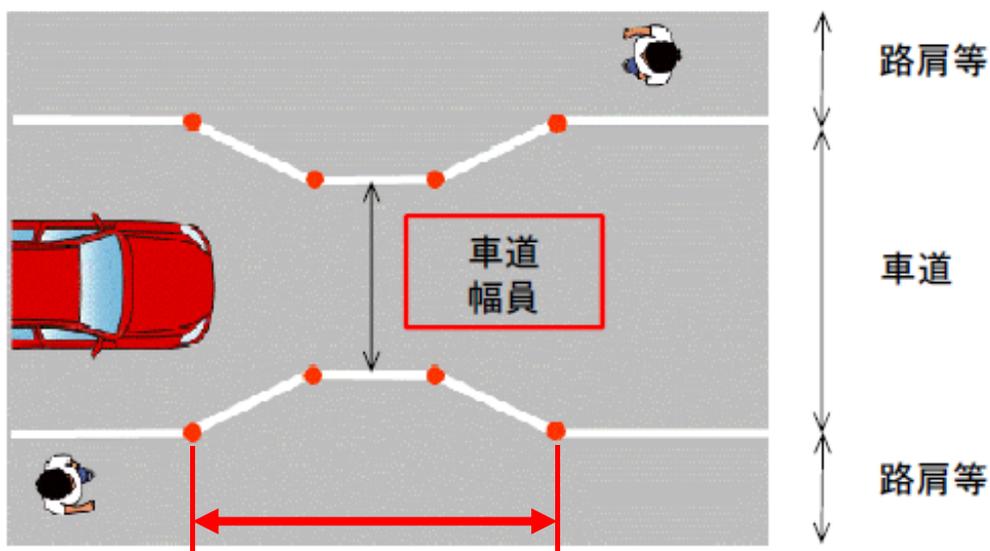


✓ 狭さく部は、狭小な幅員区間と前後の擦り付け部を踏まえると、6m程度の区間長が必要

■狭さく部の構造

- (1) 狭窄部は、当該部分を通行する自動車を十分に減速させる構造を標準とする。
- (2) 狭窄部の構造は、最も狭小な車道の幅員により規定する。
- (3) 狭窄部の最も狭小な車道の幅員は、3メートルを標準とする。

(平面図)



道路構造令 第5条(車線等)

5 第3種第5級の普通道路の車道の幅員は、4メートルとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は第31条2の規定により車道に狭窄部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。

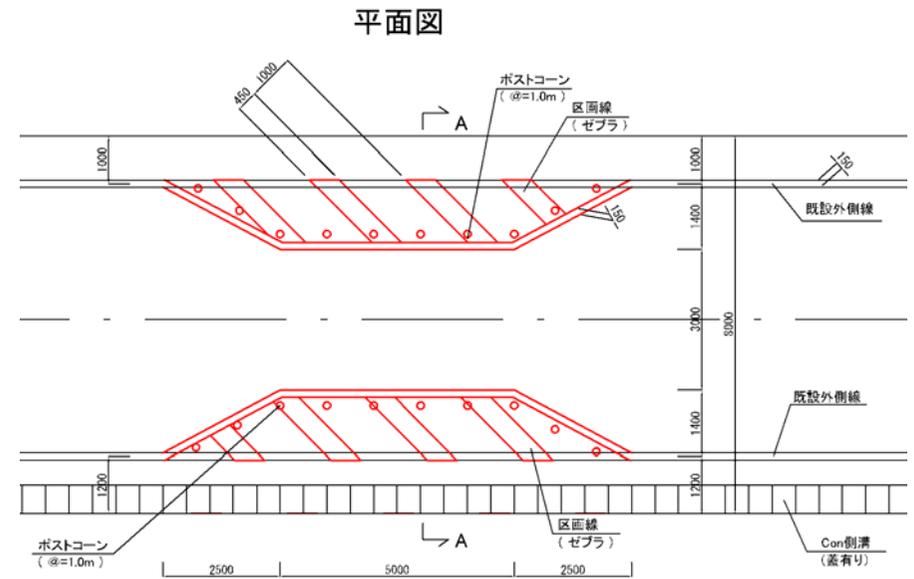
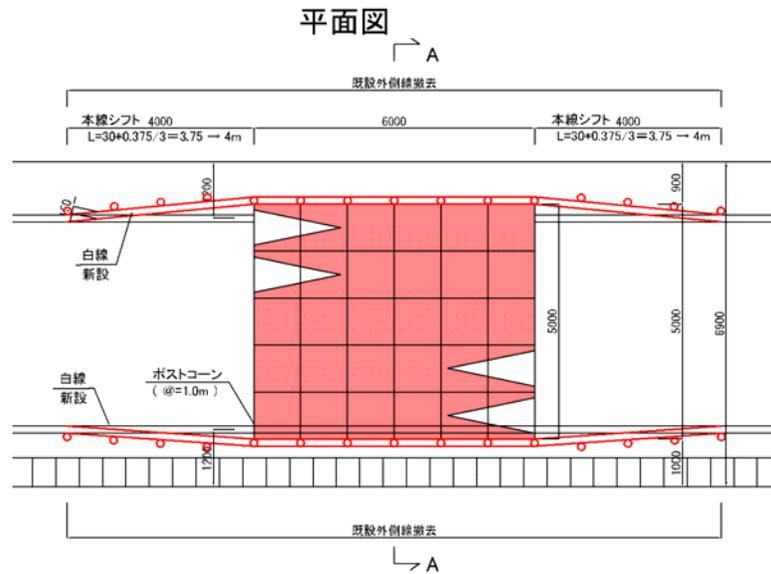
狭さく区間と前後の擦り付け区間が必要

志免町志免中央地区における実証実験

■計画図

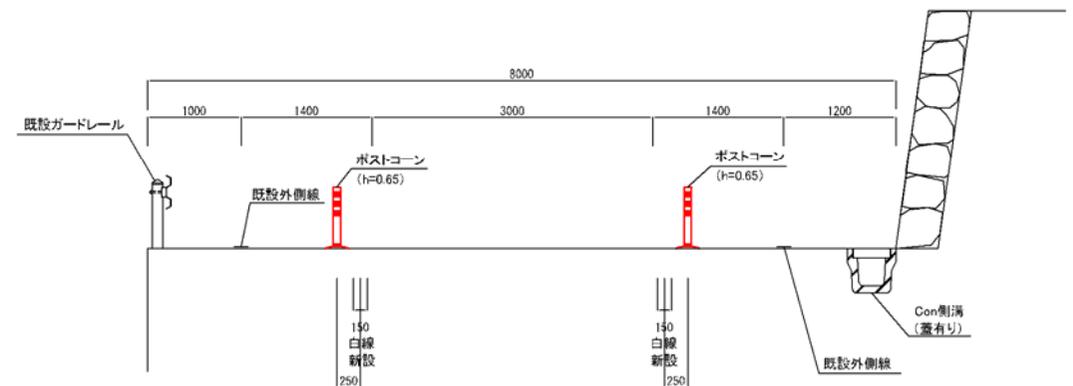
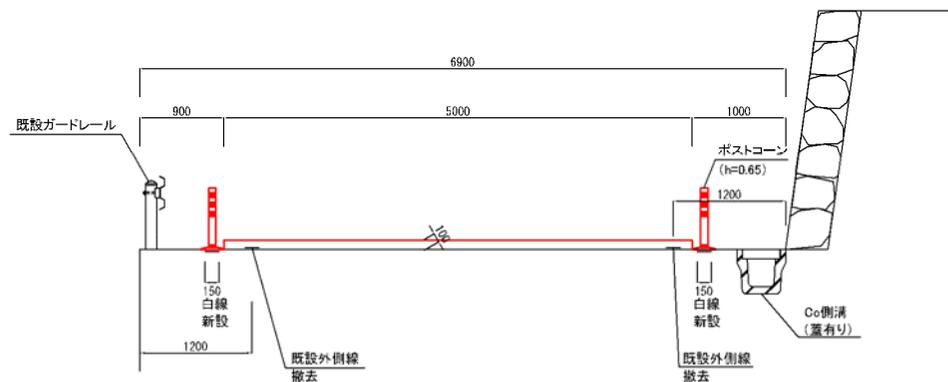
【ハンプ】

【狭さく】



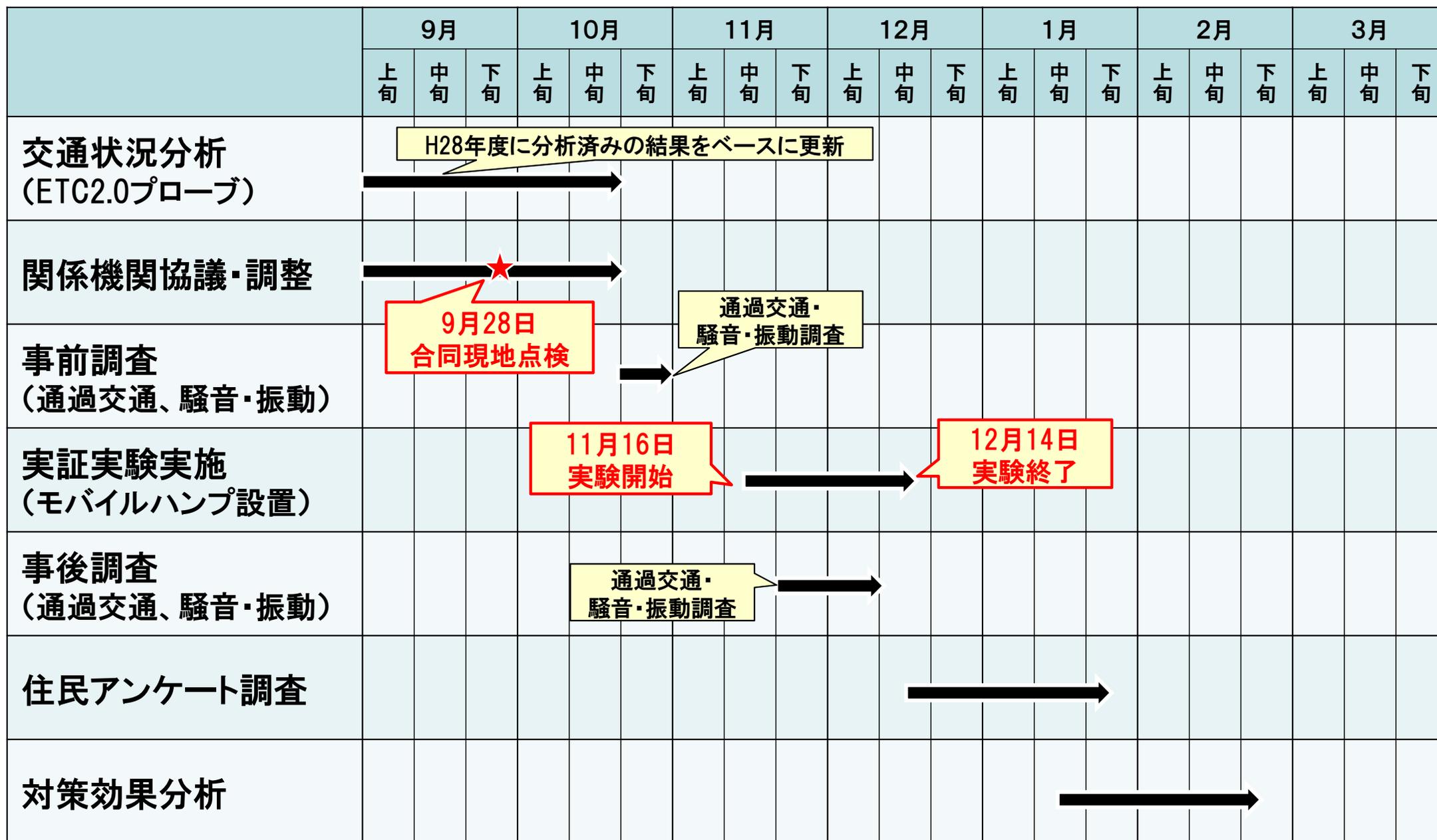
A-A 横断面図

A-A 横断面図



志免町志免中央地区における実証実験

5) 実証実験の実施スケジュール



6)補足調査の実施

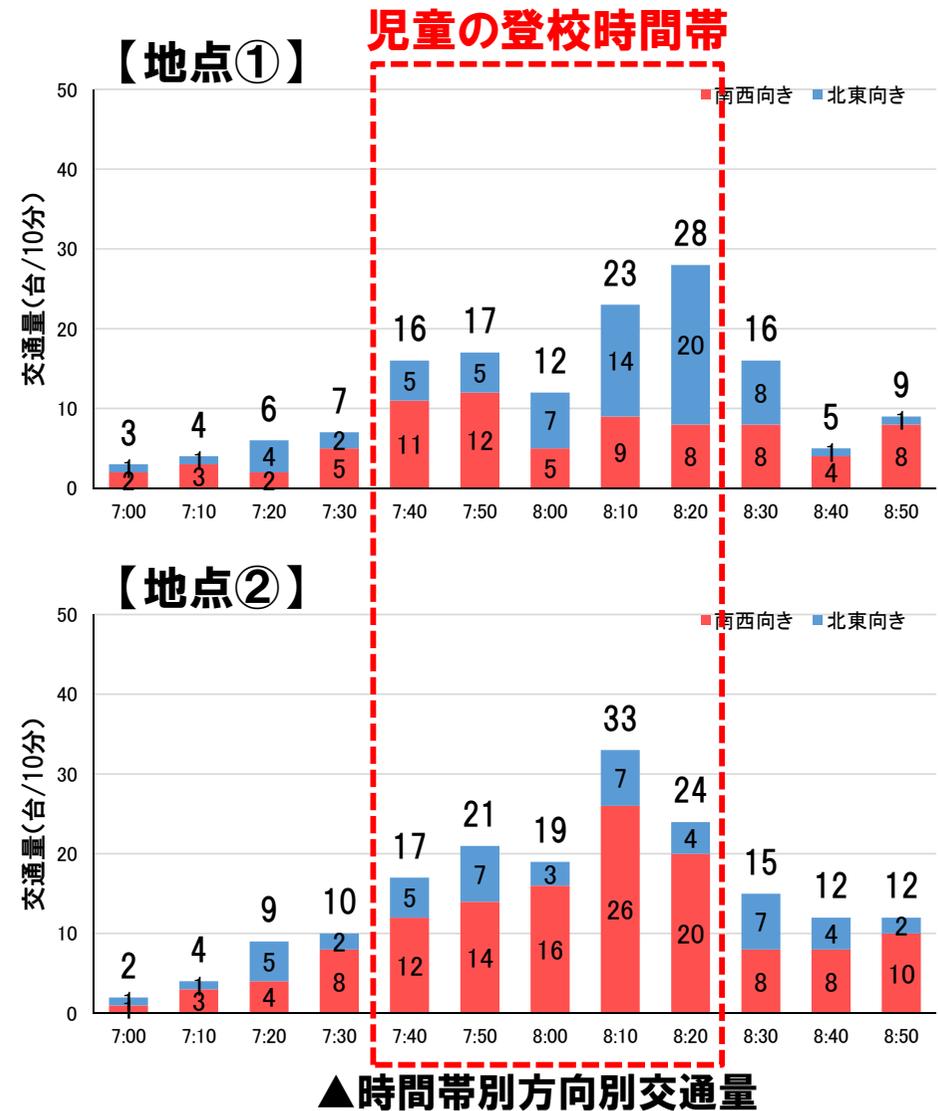
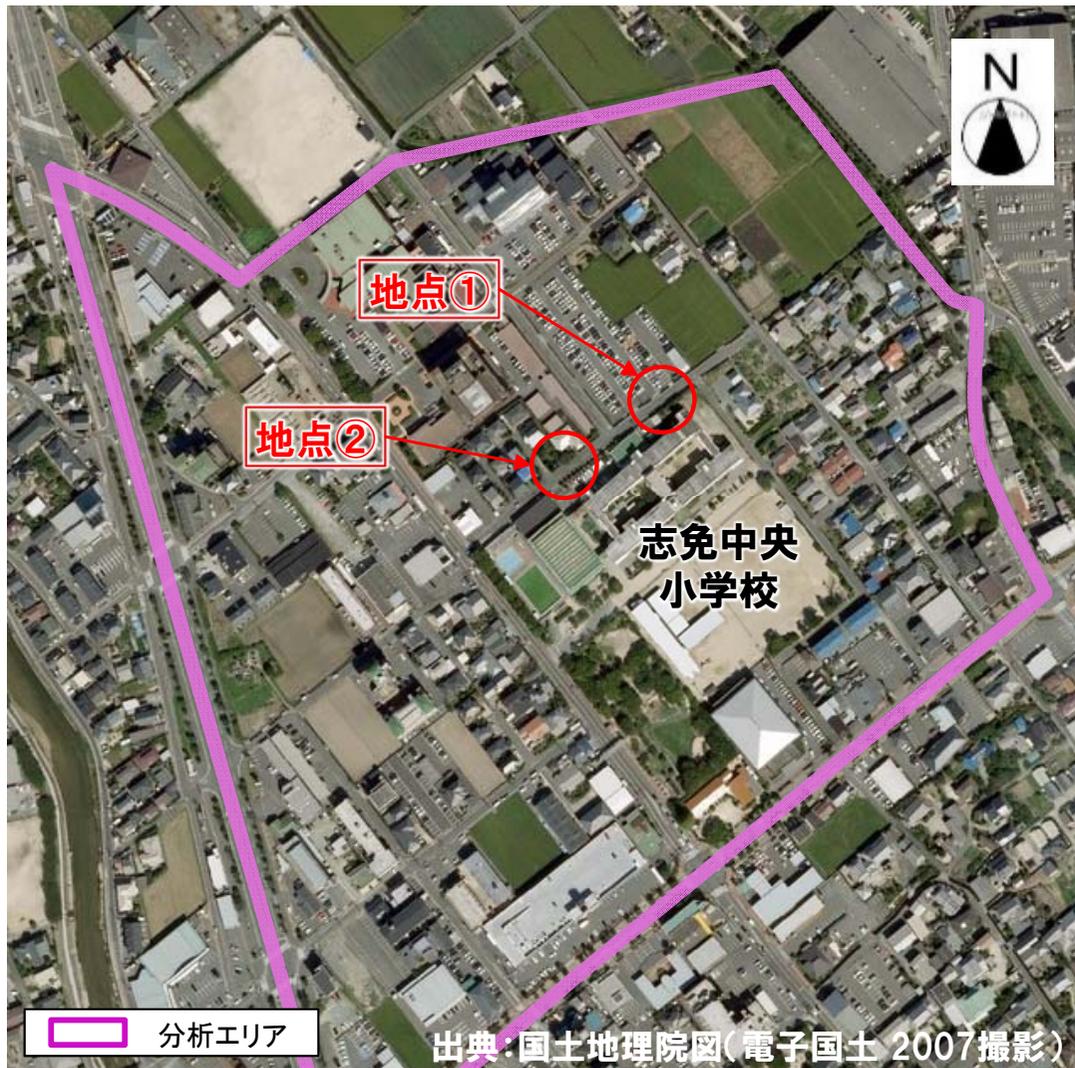
✓ **ランプ・狭さく設置による効果・影響把握を目的とした補足調査を実施**

調査項目	目的	調査概要	調査手法(箇所数)
交通量調査	○対策実施による通過交通台数の変化把握	○朝ピーク時(6:30~9:30)間の通過車両をナンプレ調査から把握	○人手観測(3箇所) ○ビデオ読み取り(2箇所)
速度調査	○ランプ設置箇所、狭さく設置箇所の速度抑制効果の把握 ○ランプと狭さくの速度抑制効果の比較	○設置区間及び前後区間の3ブロックを対象に通過時刻から区間の平均速度を算定	○ビデオ観測(2箇所)
騒音・振動調査	○ランプ設置箇所、狭さく設置箇所及び加速箇所の騒音・振動の効果・影響の把握 ○ランプと狭さくの効果・影響の比較(騒音を対象)	○設置区間の近接箇所及び加速する前後区間の4ブロックを対象に24時間連続測定	○定点測定 (ランプ:2地点、狭さく:2地点)
	○ランプ設置箇所、狭さく設置箇所の騒音・振動に関する感覚的な増減の把握	○近隣住民を対象に騒音・振動の感じ方に関する直面式のアンケートを実施	○アンケート調査 (近隣住民:1戸)
住民アンケート調査	○対策実施による安全面・騒音面・振動面の影響把握等	○志免町中央地区住民及び志免中央小学校の通学児童の親を対象に、対策実施後にアンケートを実施	○中央地区住民:自治会を通じて配布回収を想定 ○通学児童の親:教員を通じて配布回収

志免町志免中央地区における実証実験

6) 補足調査の実施(実証実験前の通過交通【速報】)

✓ 児童の登校時間帯に交通量が増加



資料: H29.10.27調査結果(7-9時)

7)実証実験に向けた広報活動

■地元住民への事前周知(回覧)

公印省略

志免町都整第 1200 号
平成 29 年 9 月 29 日

関係各位

糟屋郡志免町長 世利 良末

交通安全実証実験協力のお願について

公共事業につきまして、日頃よりなにかとご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

この度、下記・別紙のとおり、交通安全実証実験を行うこととなりました。実験期間中なにかとご不便、ご迷惑をおかけすることと思いますが、ご協力を頂きますようお願い申し上げます。なお、実証実験終了後、ハンプと狭さくは撤去します。

記

- ① 実験内容 『ハンプ』『狭さく』を設置し、その効果を検証するものです。
『ハンプ』・・・道路にゆるやかな段差をつける対策
『狭さく』・・・ゴム製ポールを設置し、車線を狭くする対策
- ② 実験実施者 ・国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 交通対策課
・志免町役場 都市整備課 都市整備係 (代表連絡先 092-935-1001)
- ③ 実験期間 平成 29 年 11 月 初旬 ～ 平成 29 年 12 月 初旬 (1 か月程度を予定しています。)
- ④ 実験箇所 糟屋郡志免町志免中央一丁目地内
実験箇所は右図を参照してください。
- ⑤ 実験内容 別紙の通り

実験期間中はご不便、ご迷惑をおかけすることと思いますが、皆様のご理解と、ご協力をお願いいたします。



志免町志免中央地区における実証実験

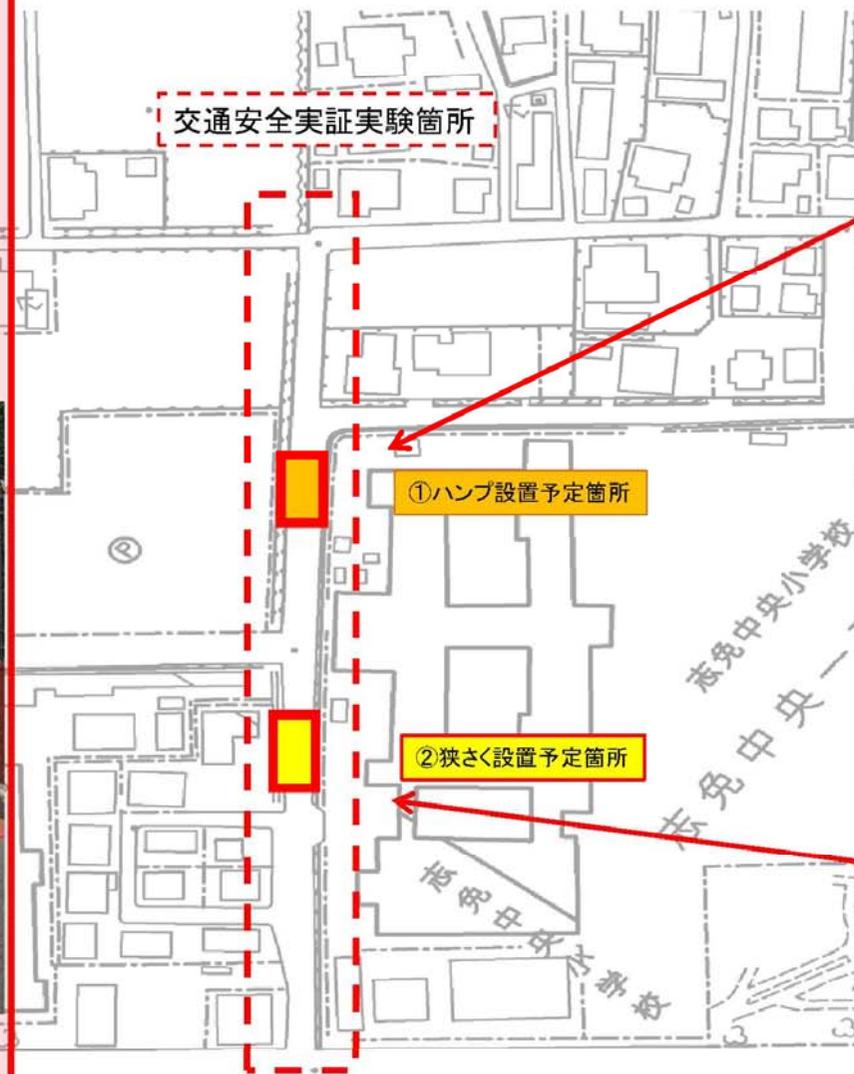
交通安全実証実験計画図

交通安全実証実験について

今回、交通安全の新たな取り組みとして注目されている『ハンプ』と『狭さく』に関する実証実験を実施することとなりました。実験箇所には『ハンプ』・『狭さく』を設置し、車両の速度・交通量の変化等を調査します。
 (※ハンプ・狭さくは実験後撤去します。)



ハンプ・狭さく実施例



この取り組みは、国土交通省が進める生活道路安全対策の一環として、志免町と福岡国道事務所が協力し、実施します。

志免町志免中央地区における実証実験

■道路利用者への周知(看板)



写真①



【看板A】



写真②



【看板B】



写真③



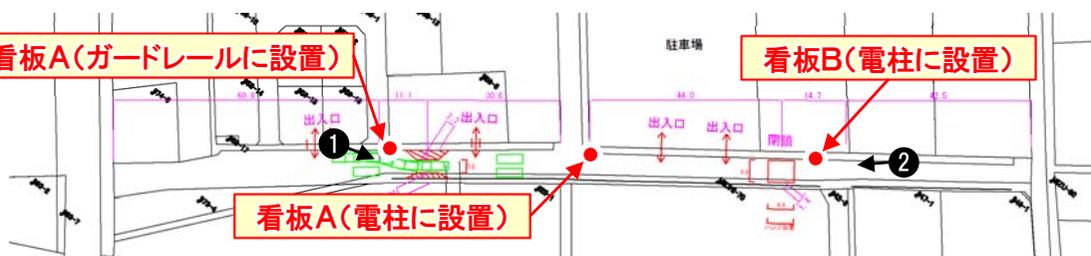
【看板C】



看板A(ガードレールに設置)

看板B(電柱に設置)

看板A(電柱に設置)



8)実証実験の概要

✓ 対策効果及び対策実施による影響把握を目的とした実証実験を実施中

Press Release

平成 29 年 11 月 7 日
福岡県粕屋郡志免町
福岡国道事務所

粕屋郡志免町で『ハンプ』及び『狭さく』の実証実験を実施

～生活道路の安全対策に向けて～

粕屋郡志免町にて生活道路の安全対策に向けて、「ハンプ」及び「狭さく」を設置し、その効果や周辺環境への影響を把握するため、下記のとおり実証実験を実施しますので、お知らせします。

国土交通省では、ビッグデータを活用した生活道路の安全対策を確保する取組を進めています。

志免町では、生活道路の安全性を高めるため、志免中央小学校、地元代表者、警察、志免町、国土交通省などの関係者で合同点検を実施し、対策の検討を進めてきました。

今回、志免町にて、車両の速度を抑制するために『ハンプ』及び『狭さく』を設置し、その効果や周辺環境への影響を把握するための実証実験を実施します。

記

1. 実験期間：平成 29 年 11 月 16 日（木）～平成 29 年 12 月 14 日（木）
2. 実験場所：粕屋郡志免町志免中央一丁目（別添参照）
3. 実験内容：道路上に設置した『ハンプ』及び『狭さく』の効果及び周辺環境への影響の検証

【問い合わせ先】

福岡県粕屋郡志免町 都市整備課
都市整備係 主事 高木 洋平 電話：092-935-1001（代表）

国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所
技術副所長 横山 浩 電話：092-681-4731（代表）
交通対策課長 藤木 厚志 電話：092-682-7757（直通）

志免町における『ハンプ』及び『狭さく』の実証実験(概要)

【実施目的】

身近な生活道路で発生する交通事故の原因の一つとして、生活道路を早いスピードで通り抜ける自動車の存在があげられます。

こうした問題に対して、運転者に対し減速を促す『ハンプ』や『狭さく』を設置し、速度を抑制する実験を行います。

【実施スケジュール】

実証実験期間：平成 29 年 11 月 16 日（木）～平成 29 年 12 月 14 日（木）

※「ハンプ」及び「狭さく」の設置日：平成 29 年 11 月 15 日（水）（雨天等により順延する場合あり）

【実施場所】 下記の位置図に示す箇所において実証実験を実施します。

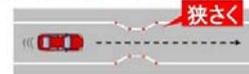


狭さく設置イメージ



狭さくとは？

・車両の走行部分の幅を狭めることで、運転者に対し減速を促す道路構造のこと。



ハンプ設置イメージ



ハンプとは？

・道路の一部を盛り上げ、凸状の緩やかな段差を設けることで、速度低減をねらった道路構造のこと。



8) 実証実験の概要

■ ハンプ施工状況



8) 実証実験の概要

■ 狭さく施工状況



志免町志免中央地区における実証実験

8) 実証実験の概要

■ ハンプ・狭さく設置状況

実験前



実験中



志免町志免中央地区における実証実験

9) 住民アンケート調査(案)

【志免町志免中央地区】生活道路におけるハンプ等設置に関するアンケート調査(表面)

この調査は志免町志免中央地区にお住まいの方に対して、平成29年11月16日(木)～平成29年12月14日(木)まで実施した「生活道路内のハンプ等設置による実証実験」についてのご意見等をお伺いし、今後の生活道路対策の検討に役立てようとするものです。なお、この調査は上記目的以外には使用致しません。ご協力をよろしくお願いいたします。

志免町志免中央地区における『ハンプ』及び『狭さく』設置による実証実験の概要

①実施目的

身近な生活道路で発生する交通事故の原因の一つとして、生活道路を早いスピードで通り抜ける自動車の存在があげられます。こうした問題に対して、運転者に対し減速を促す『ハンプ』や『狭さく』を設置し、速度を抑制する実験を実施しました。

②実施期間

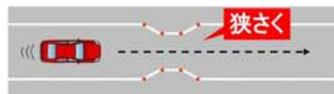
平成29年11月16日(木)～平成29年12月14日(木)の1ヶ月間

③実施場所



狭さくとは?

○車両の走行部分の幅を狭めることで、運転者に対し減速を促す道路構造



ハンプとは?

○道路の一部を盛り上げ、凸状の緩やかな段差を設けることで、速度低減をねらった道路構造



あなた自身について教えてください(下記の選択肢からチェック)

- 1) 性別 男性 女性
- 2) 年齢 20歳未満 20歳代 30歳代 40歳代 50歳代 60歳代 70歳以上
- 3) 自動車運転頻度 週5日程度 週1～2日程度 運転しない 免許を保有していない

お住まいの地区を教えてください(右図から選択)

- 1) A地区(設置箇所から100m以内)
- 2) B地区(設置箇所から200m以内)
- 3) C地区(設置箇所から300m以内)
- 4) D地区(設置箇所から400m以内)
- 5) その他(設置箇所から400m以上)



ハンプや狭さくが設置された区間を通行しますか

- 1) よく通行する(週5日以上)
- 2) しばしば通行する(週1～2日)
- 3) 普段は通行しないが月に数日程度通行する
- 4) 通行しない

【問1】今回、志免中央地区にハンプや狭さくが設置されたことを知っていましたか

- 1) 知っていた
 - 2) 知らなかった
- ※1) とご回答された方は、設置されたことを知った媒体を記載して下さい(複数選択可能)
 現地看板・新聞・TV・現地を見て・その他()

【問2】ハンプや狭さく設置の目的と期待される効果をご存知でしたか

- 1) 以前から知っていた
- 2) 今回の実験で知った
- 3) 知らなかった

【問3】ハンプが設置されたことで、安全面に変化はありましたか

- 1) 安全になった
 - 2) 特に変わらない
 - 3) 危険になった
 - 4) 分からない
- 理由()

【問4】狭さくが設置されたことで、安全面に変化はありましたか

- 1) 安全になった
 - 2) 特に変わらない
 - 3) 危険になった
 - 4) 分からない
- 理由()

【問い合わせ先】

国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 交通対策課 TEL:092-681-4731 (代表)
 福岡県 粕屋郡 志免町 都市整備課 TEL:092-935-1001 (代表)
 ※なお電話によるお問い合わせ受付時間は平日9:30～17:00です

志免町志免中央地区における実証実験

【志免町志免中央地区】生活道路におけるハンプ等設置に関するアンケート調査（裏面）

◆ハンプに関する質問です。

【問5】 今回の実証実験中にハンプが設置された区間を利用しましたか

- 1) 利用している（問6へ進んで下さい）
- 2) ハンプが設置されたため迂回した（問7へ進んで下さい）
- 3) 利用していない（問8へ進んで下さい）

【問6】 ハンプが設置された区間を利用した方に質問です。

- 1) 利用された際の感想を教えてください（利用された交通手段のみご回答ください【複数回答】）

①自動車	②二輪車	③自転車	④徒歩
(1) 通りにくかった	(1) 通りにくかった	(1) 通りにくかった	(1) 通りにくかった
(2) こわかった	(2) こわかった	(2) こわかった	(2) こわかった
(3) 気にならなかった	(3) 気にならなかった	(3) 気にならなかった	(3) 気にならなかった
(4) その他	(4) その他	(4) その他	(4) その他
()	()	()	()

理由 ()

- 2) 速度を落とす対策を講じた（ハンプを設置した）ことで、速度を落としましたか（利用された交通手段のみご回答ください【複数回答】）

①自動車	②二輪車	③自転車
(1) 落とした	(1) 落とした	(1) 落とした
(2) 落とさなかった	(2) 落とさなかった	(2) 落とさなかった
(3) 乗り越えるために加速した	(3) 乗り越えるために加速した	(3) 乗り越えるために加速した
(4) その他	(4) その他	(4) その他
()	()	()

理由 ()

【問7】 ハンプが設置された区間を迂回した方に質問です。

- 1) 迂回した際の理由を教えてください（利用された交通手段のみご回答ください【複数回答】）

①自動車	②二輪車	③自転車
(1) 通りにくい	(1) 通りにくい	(1) 通りにくい
(2) こわい	(2) こわい	(2) こわい
(3) その他	(3) その他	(3) その他
()	()	()

【問8】 今後、ハンプ設置による速度抑制などの効果が期待できると思いますか

- 1) 期待できる（理由：)
- 2) 期待できない（理由：)
- 3) 分からない

◆狭さに関する質問です。

【問9】 今回の実証実験中に狭さが設置された区間を利用しましたか

- 1) 利用している（問10へ進んで下さい）
- 2) 狭さが設置されたため迂回した（問11へ進んで下さい）
- 3) 利用していない（問12へ進んで下さい）

【問10】 狭さが設置された区間を利用した方に質問です。

- 1) 利用された際の感想を教えてください（利用された交通手段のみご回答ください【複数回答】）

①自動車	②二輪車	③自転車	④徒歩
(1) 通りにくかった	(1) 通りにくかった	(1) 通りにくかった	(1) 通りにくかった
(2) こわかった	(2) こわかった	(2) こわかった	(2) こわかった
(3) 気にならなかった	(3) 気にならなかった	(3) 気にならなかった	(3) 気にならなかった
(4) その他	(4) その他	(4) その他	(4) その他
()	()	()	()

理由 ()

- 3) 速度を落とす対策を講じた（狭さを設置した）ことで、速度を落としましたか（利用された交通手段のみご回答ください【複数回答】）

①自動車	②二輪車	③自転車
(1) 落とした	(1) 落とした	(1) 落とした
(2) 落とさなかった	(2) 落とさなかった	(2) 落とさなかった
(3) 早く通り抜ける	(3) 早く通り抜ける	(3) 早く通り抜ける
(4) その他	(4) その他	(4) その他
()	()	()

理由 ()

【問11】 狭さが設置された区間を迂回した方に質問です。

- 1) 迂回した際の理由を教えてください（利用された交通手段のみご回答ください【複数回答】）

①自動車	②二輪車	③自転車
(1) 通りにくい	(1) 通りにくい	(1) 通りにくい
(2) こわい	(2) こわい	(2) こわい
(3) その他	(3) その他	(3) その他
()	()	()

【問12】 今後、狭さ設置による速度抑制や進入抑制などの効果が期待できると思いますか

- 1) 期待できる（理由：)
- 2) 期待できない（理由：)
- 3) 分からない

◆自由意見

今回の対策を含めて、生活道路対策に関するご意見等がありましたらご自由にお書きください。

1)新宮町緑ヶ浜地区の位置



出典:国土地理院図(電子国土 2007撮影)

H28年度実証実験(新宮町緑ヶ浜地区)の報告

2)実証実験前の現地状況

調査日:H28.7.1(7-9時)

小学生や自転車と錯綜する通過交通



歩車区分がない生活道路に、連担して走行する通過交通



←→: 通過車両の主な経路
 〓: 通学路



連担する通過交通と中学生との錯綜



通過交通同士の離合と歩行者の錯綜

H28年度実証実験(新宮町緑ヶ浜地区)の報告

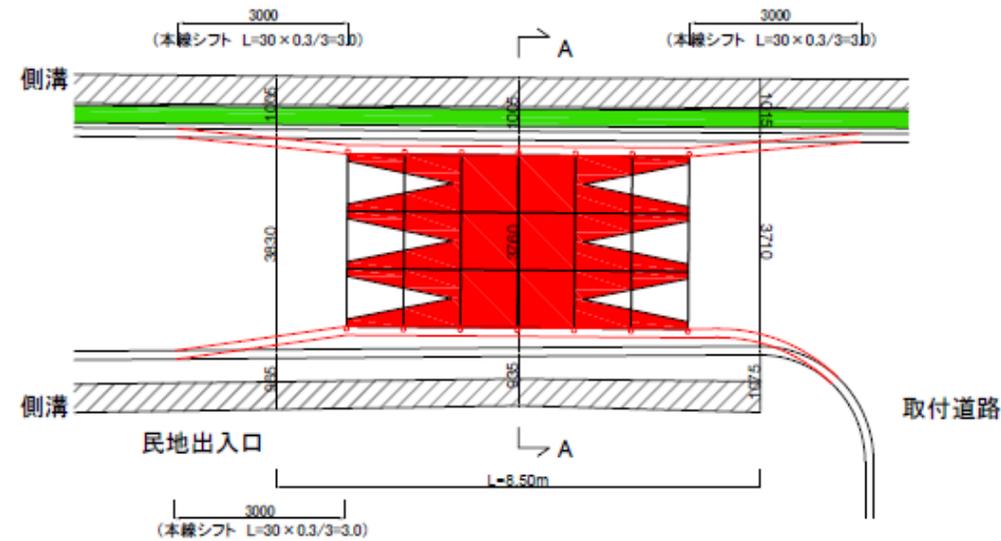
3)実証実験の概要

✓ H28年度は先行的に速度低減対策としてモバイルハンブ設置による試行運用(実証実験)を行い、対策効果及び対策実施による影響を把握

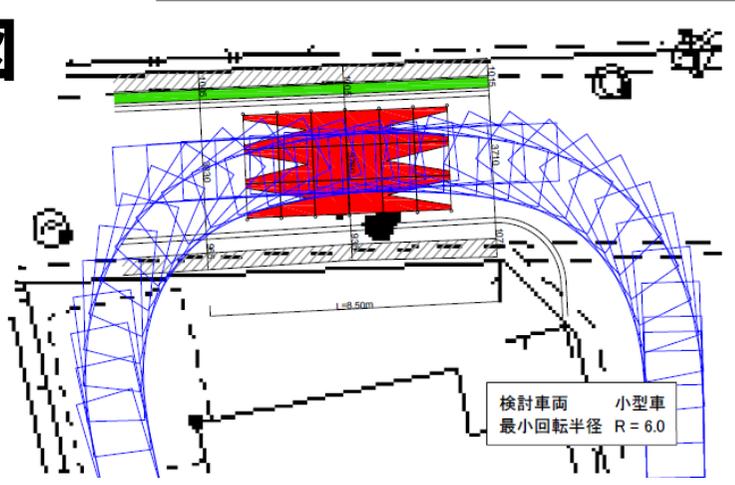
モバイルハンブ設置箇所



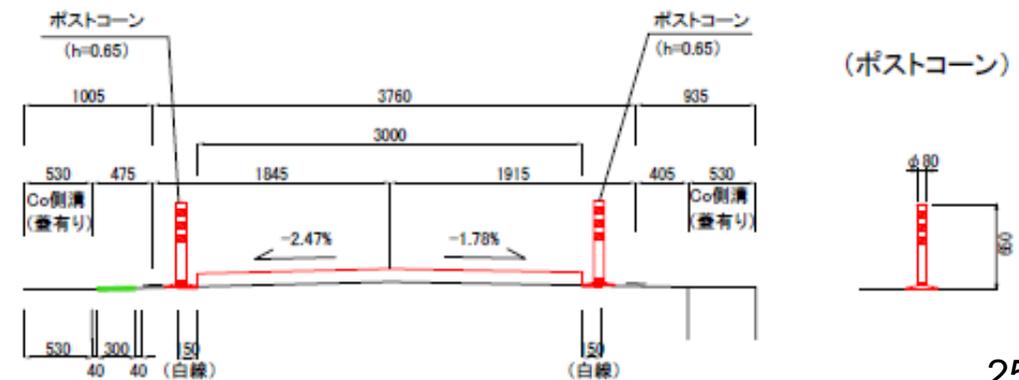
平面図



軌跡図



横断面図



H28年度実証実験(新宮町緑ヶ浜地区)の報告

4)実証実験による対策効果

実験前はH28.7.1、実験中はH28.10.31

実験前



実験中



H28年度実証実験(新宮町緑ヶ浜地区)の報告

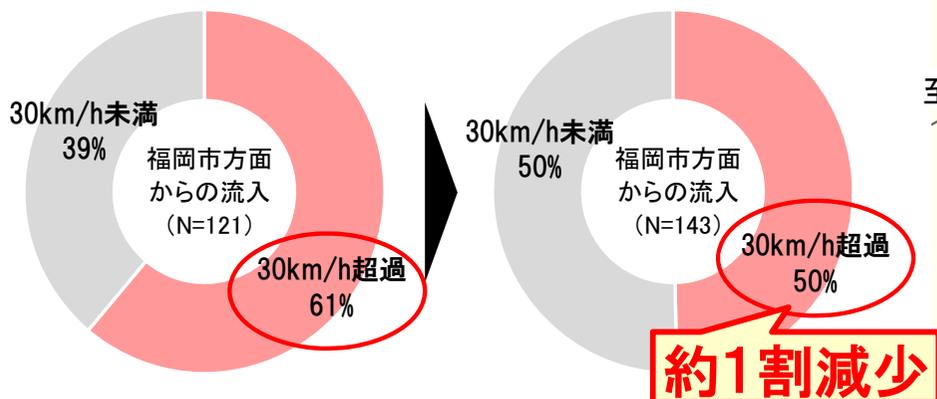
速度

4)実証実験による対策効果

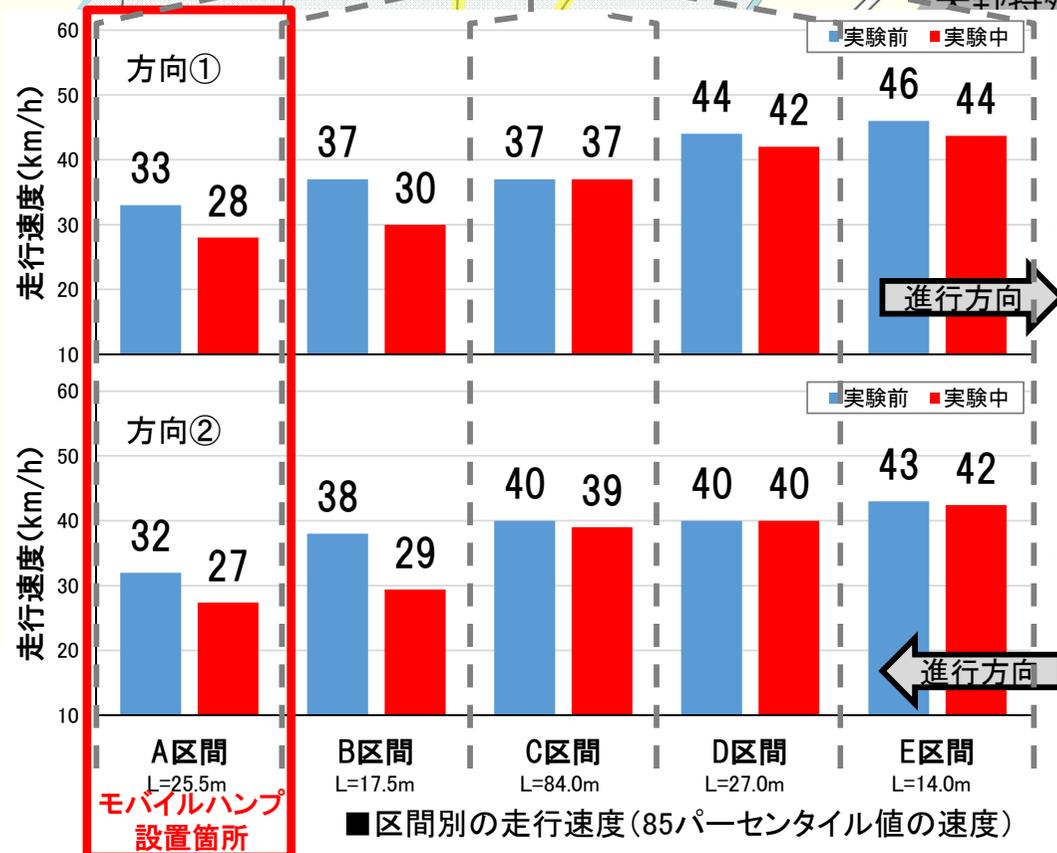
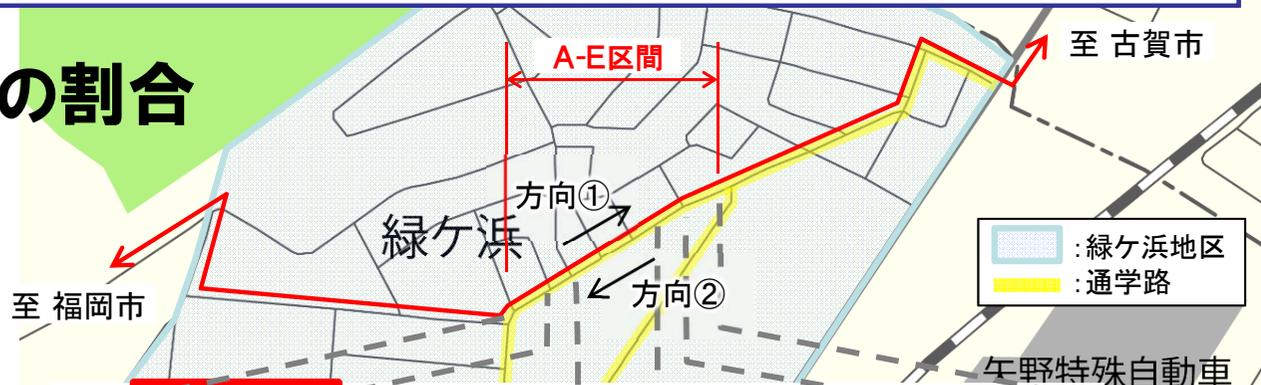
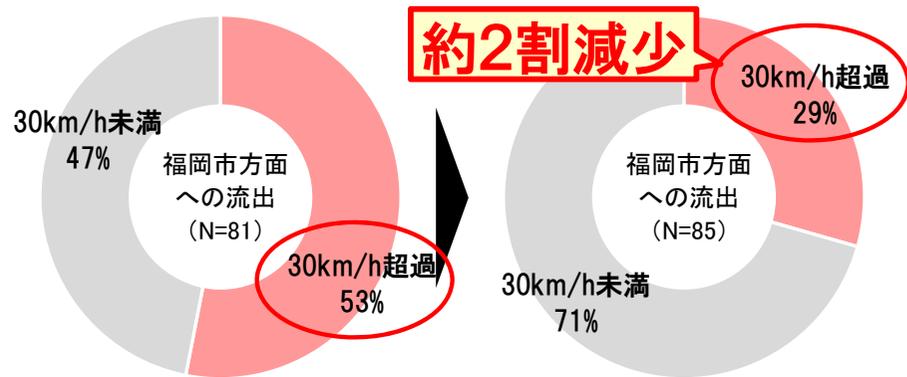
✓ モバイルハンブ設置後、調査区間での30km/h超過車両は1~2割減少

■A-E区間の30km/h超過車両の割合

【方向①】福岡市方面からの流入



【方向②】福岡市方面への流出



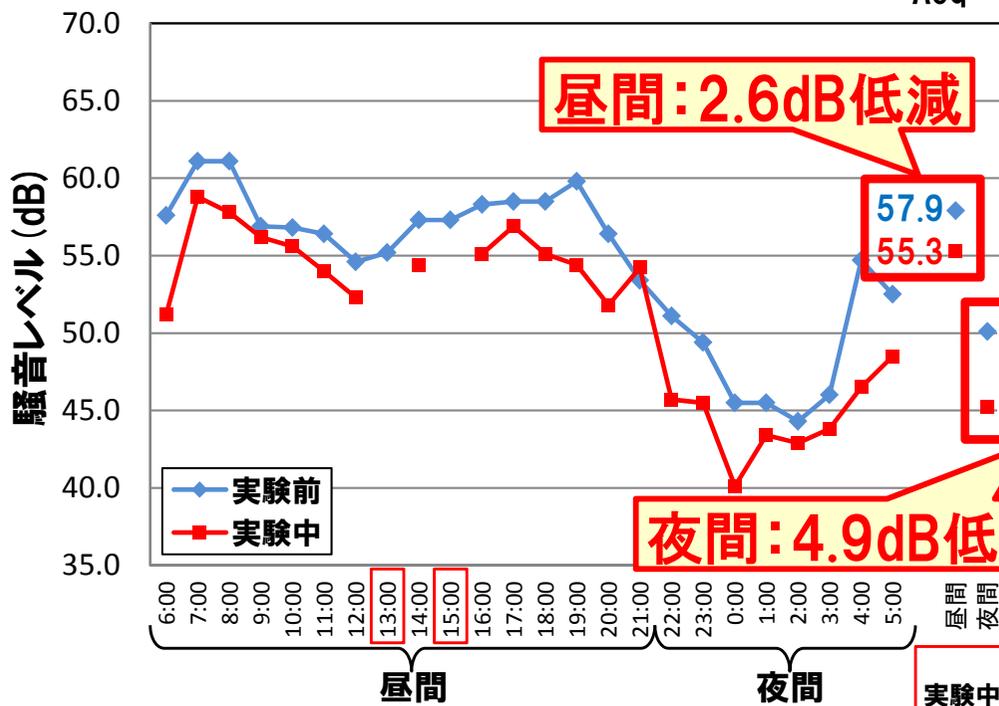
資料:実験前はH28.7.1(7-9時)、実験中はH28.10.31(7-9時)
 ※走行速度は、単独走行の車両又は車群の先頭車両を対象に計測

騒音・振動

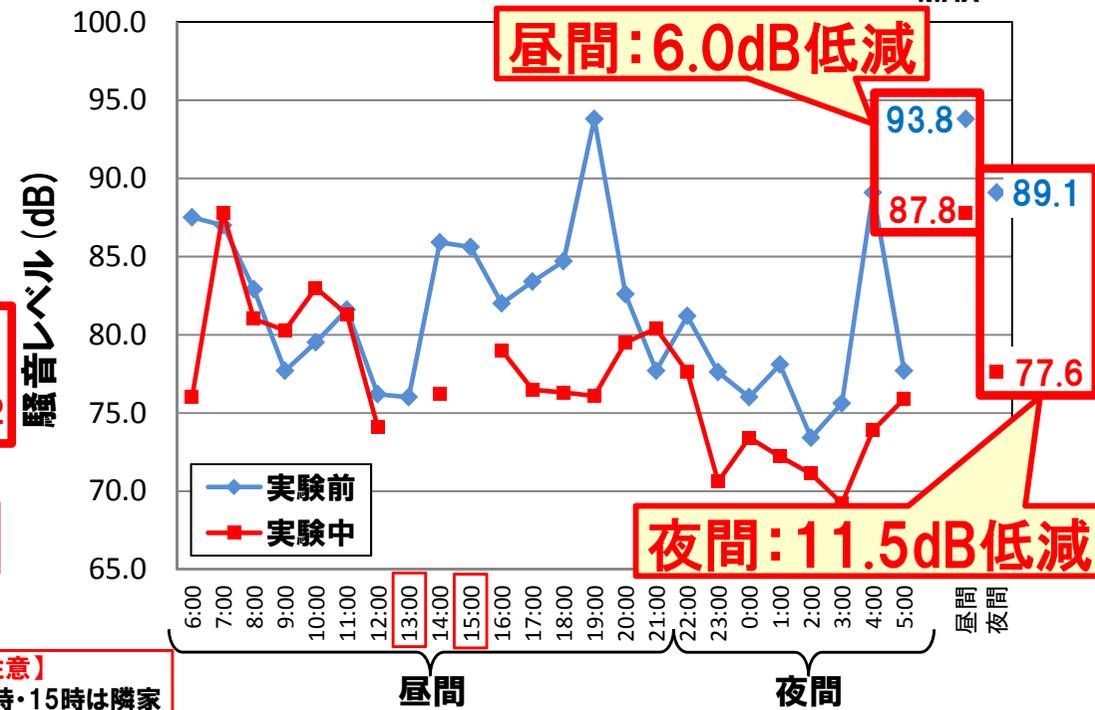
4)実証実験による対策効果

- ✓ モバイルハンブ設置により走行速度が低下したことで、騒音の等価騒音レベルは昼間:2.6dB/夜間:4.9dB、最大騒音レベルは昼間:6.0dB/夜間:11.5dB低減。
- ✓ 振動レベルは大きな変化無し(昼間:0.5dB増/夜間:同値)。

実験前・中の経時変化 (等価騒音レベル: L_{Aeq})



実験前・中の経時変化 (最大騒音レベル: L_{MAX})



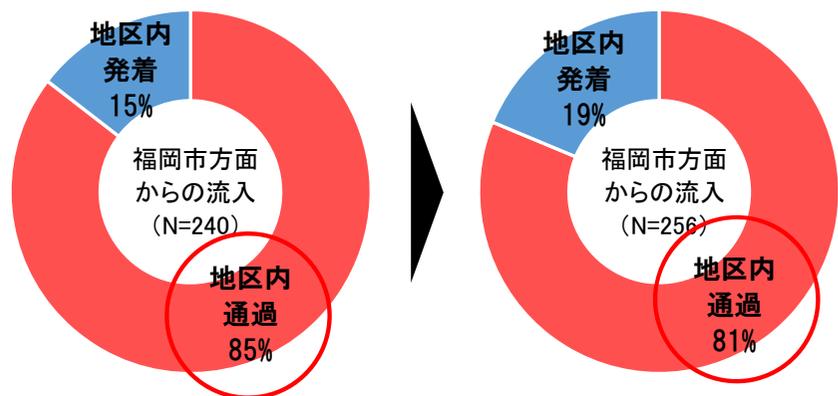
交通量

4)実証実験による対策効果

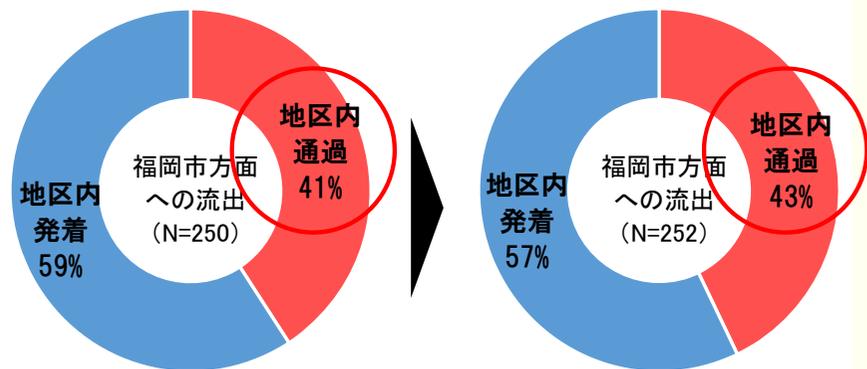
✓ モバイルハンブ設置後、緑ヶ浜地区内を走行する通過交通の割合に大きな変化なし

■地点1断面の交通特性

【方向①】福岡市方面からの流入



【方向②】福岡市方面への流出

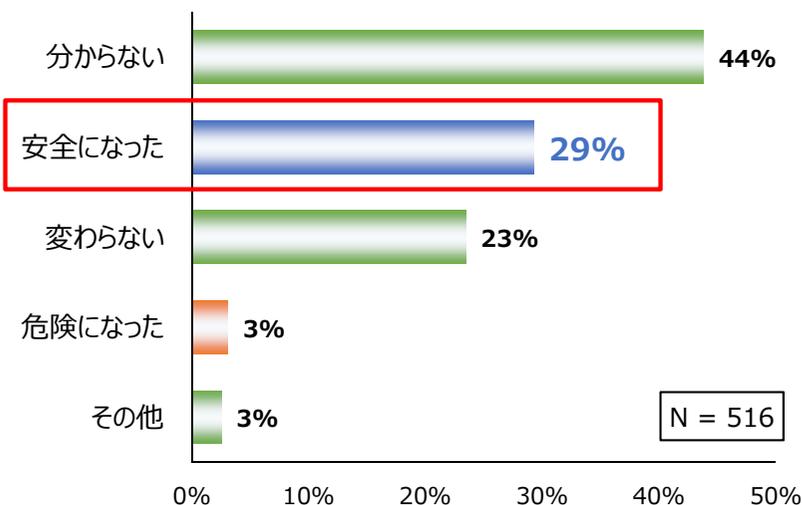


4)実証実験による対策効果

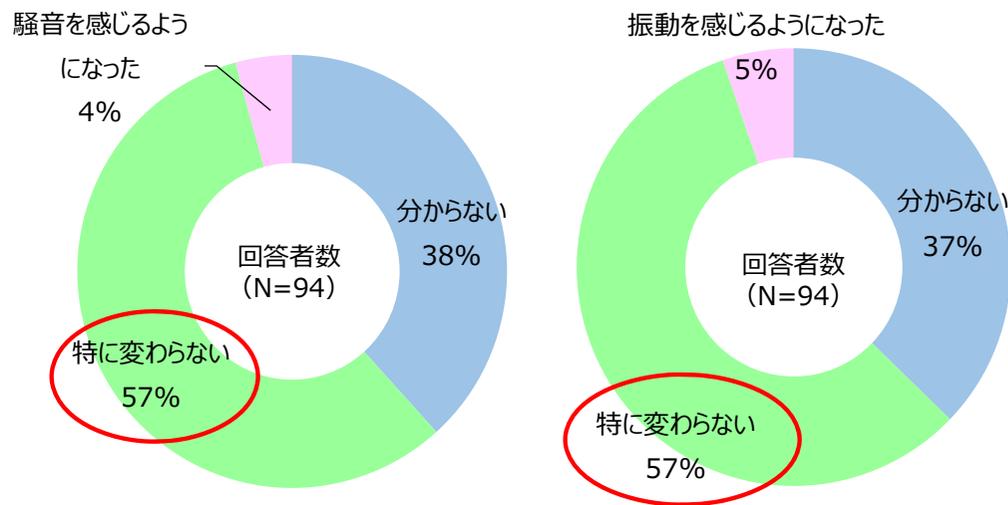
近隣住民のアンケート結果

- ✓ 約3割の方が安全性の向上を実感、通過車両のほとんどが速度低下
- ✓ 騒音・振動面での生活面における悪影響もほとんど感じていない

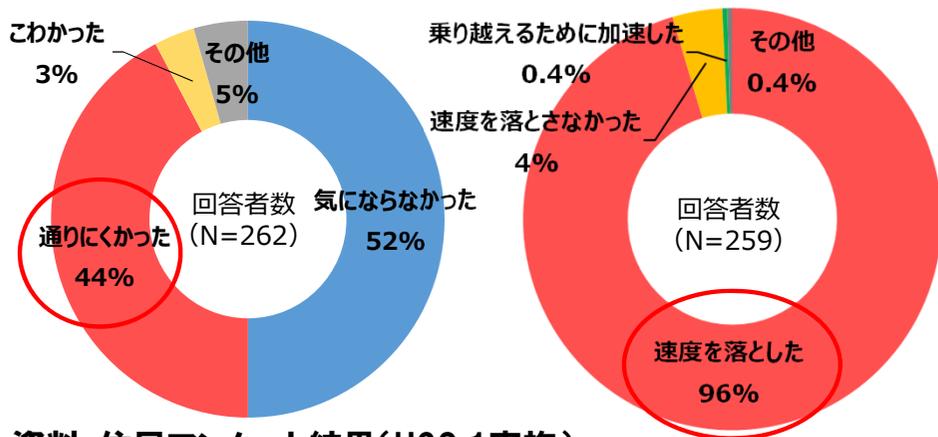
■ハンプ設置の効果



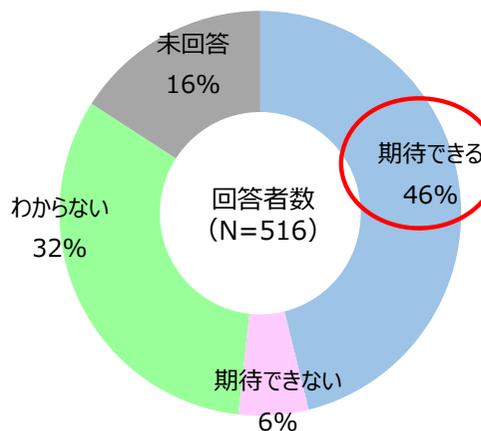
■近隣住民の騒音/振動の実感



■通過自動車の実感/走行速度



■今後の期待



○設置箇所付近は効果があったので、もう少し設置箇所を増やして欲しい。
 ○狭い道で子供の通学路でもあるため、安全になって良かった。
 ○歩道の無い道路について積極的に設置してもらいたい。

△もう少し小さい段差のハンプを数多く設置して欲しい。
 △ハンプ設置で速度は落ちたが、ポールが立っていたため、離合がしにくかったのが難点だった。

END