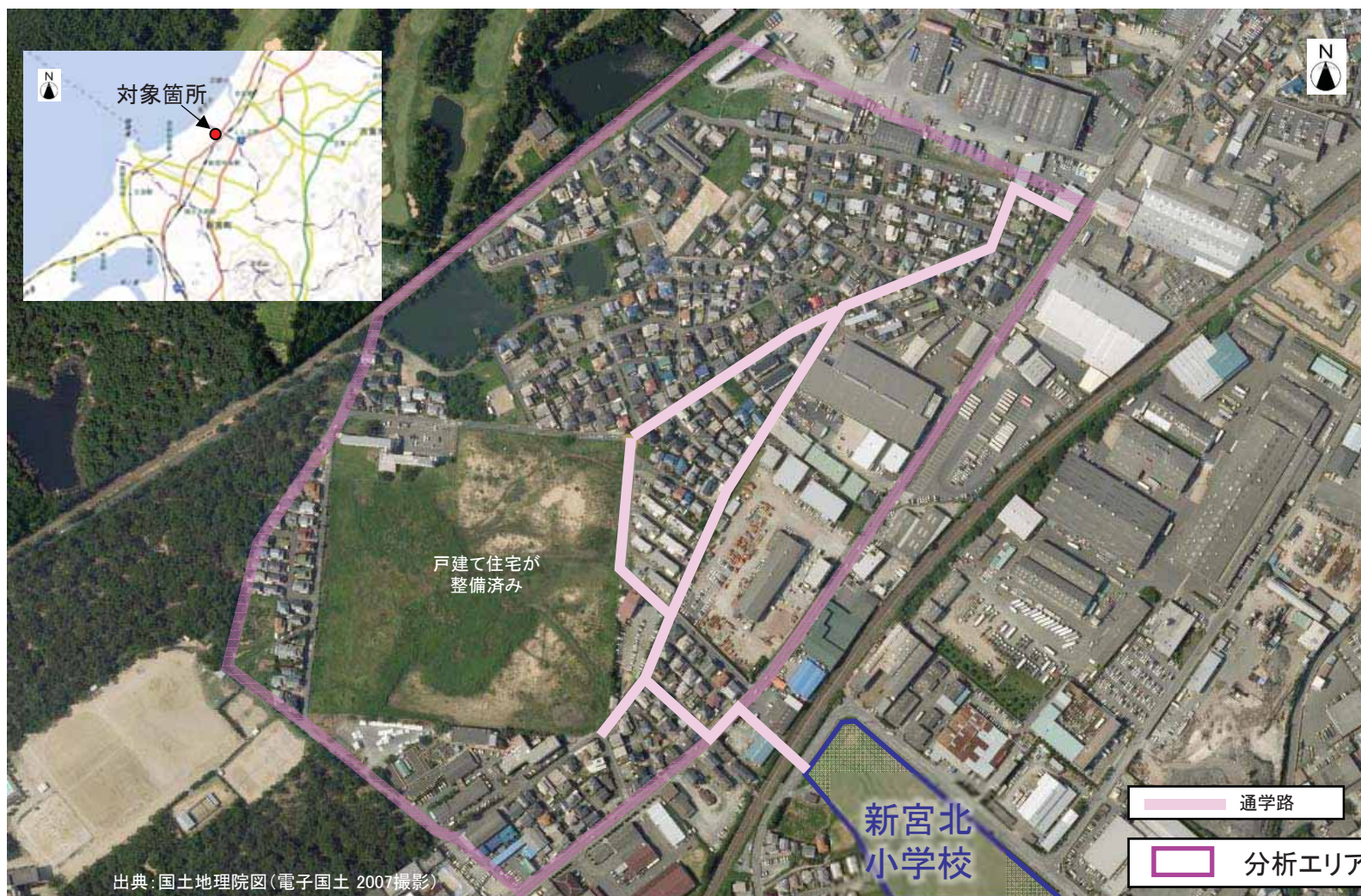


# 生活道路の事故対策検討事例 <新宮町緑ヶ浜地区>

## 1) 新宮町緑ヶ浜地区の位置

□ 新宮町北部に位置する戸建て住宅が密集した地区であり、地区中央の街路は通学路に指定



# 生活道路の事故対策検討事例<新宮町緑ヶ浜地区>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 2) ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果

【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】



# 生活道路の事故対策検討事例<新宮町緑ヶ浜地区>

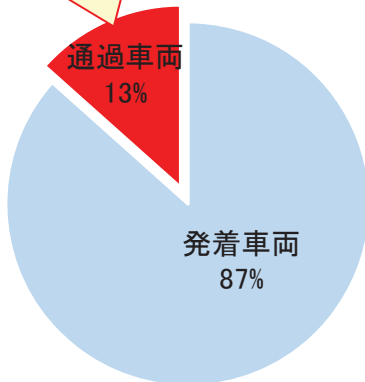


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 2) ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果

【緑ヶ浜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



データ:ETC2.0プローブ情報  
(H27.4~H27.11 昼間12時間)

経路NO	通過台数
経路①	35%
経路②	26%
経路③	12%
経路④	7%
経路⑤	5%
経路⑥	2%
経路⑦	2%
経路⑧	2%
経路⑨	2%
経路⑩	2%
経路⑪	2%
経路⑫	2%
合計	100%



分析エリア

# 生活道路の事故対策検討事例<新宮町緑ヶ浜地区>

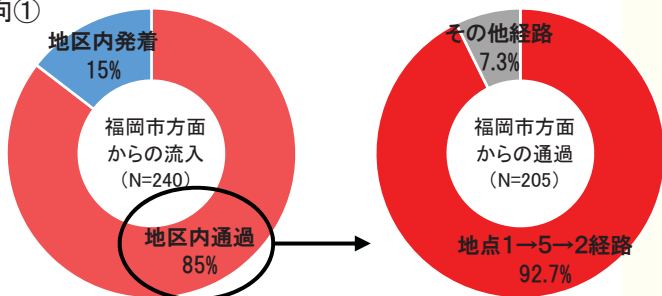


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

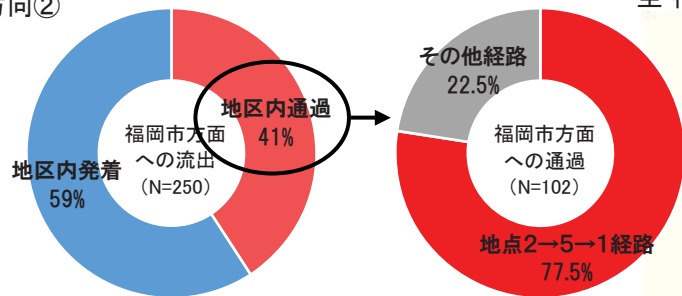
## 3) 通過交通の実態

- 朝ピーク時(7-9時)において、方向①(福岡市方面からの流入)の約9割、方向②(福岡市方面への流出)の約4割は、緑ヶ浜地区内を通過する交通
- 通過交通の8割以上は、地点1⇔5⇔2を通過する経路を利用

方向①



方向②



■ 地点1断面の交通特性



資料: H28.7.1調査結果(7-9時)

# 生活道路の事故対策検討事例<新宮町緑ヶ浜地区>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 4) 現地状況

調査日: H28.7.1(7-9時)



# 生活道路の事故対策検討事例<新宮町緑ヶ浜地区>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 5) 対策の立案

- 対策区間は単路部であるため「凸部」「狭窄部」を対策メニューとして選定
- 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、狭窄部は狭小な幅員区間と前後の擦り付け部が必要であるため、区間長が6m程度確保できる場所を候補箇所に設定

■ 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		

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

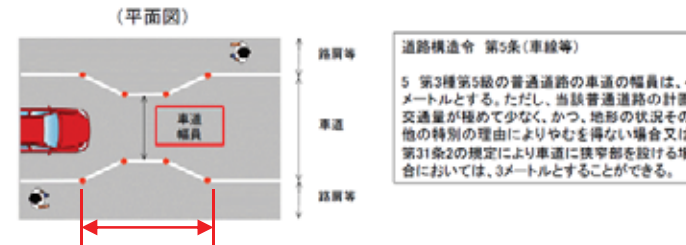
(3)速度が1時間につき30キロメートルを超えている自動車を十分に減速させる場合には、凸部の構造は次による。

- 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。



### 狭窄部の構造

- (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。



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。

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

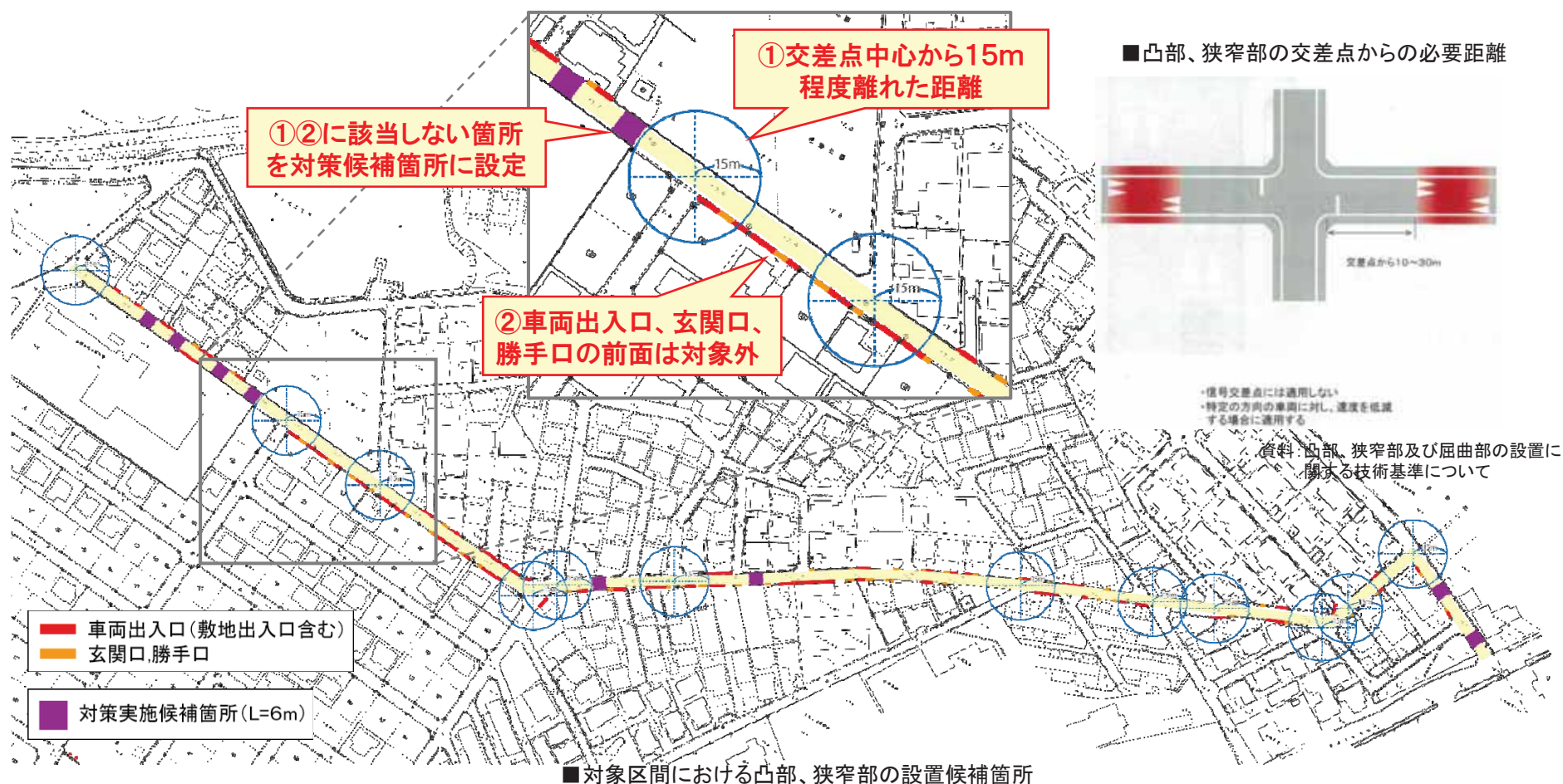
# 生活道路の事故対策検討事例<新宮町緑ヶ浜地区>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 5) 対策の立案

□凸部及び狭窄部の設置にあたっては、特定方向の車両に対する速度抑制を行う場合、交差点となる箇所から10m~30m距離を確保することが望ましいため、交差点中心から15m以上を確保できる箇所に抽出  
□また、生活活動への影響を考慮し、沿線家屋の車庫出入口や玄関口・勝手口を除く箇所を抽出



# 生活道路の事故対策検討事例<新宮町緑ヶ浜地区>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 5) 対策の立案

- 区間中央部: 単路区間に凸部(ハンプ)を2箇所設置【速度低減対策】
- 福岡市側: 緑ヶ浜児童公園付近に狭さく部を1箇所設置【速度低減対策】
- 古賀市側: 国道から入口部にスムーズ歩道を2箇所設置【進入抑制対策】





# 生活道路の事故対策検討事例<新宮町緑ヶ浜地区>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

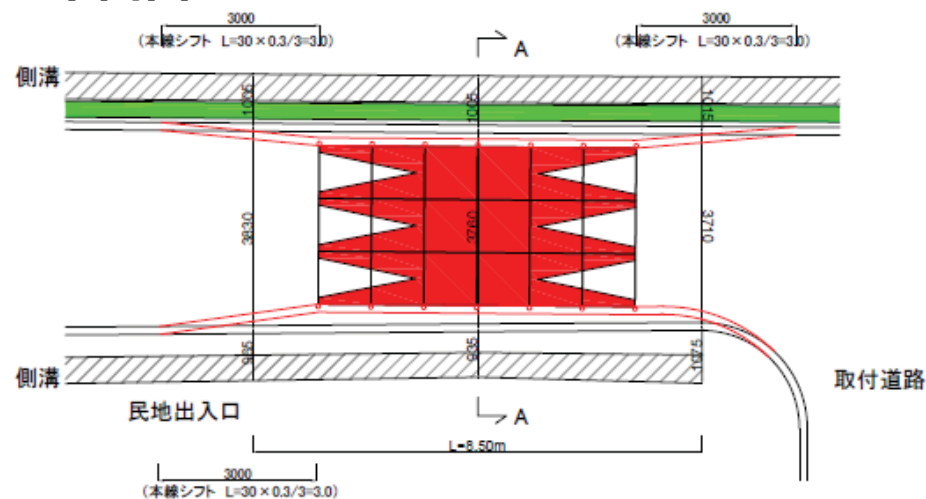
## 6) 実証実験の実施 (モバイルハンプの設置)

□ 対策実施にあたり、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(モバイルハンプ設置)を実施

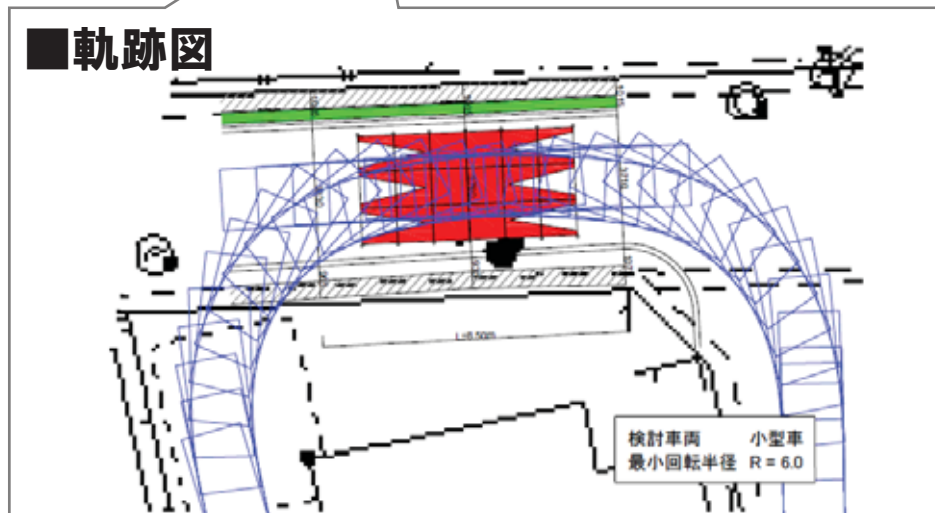
### ■ モバイルハンプ設置箇所



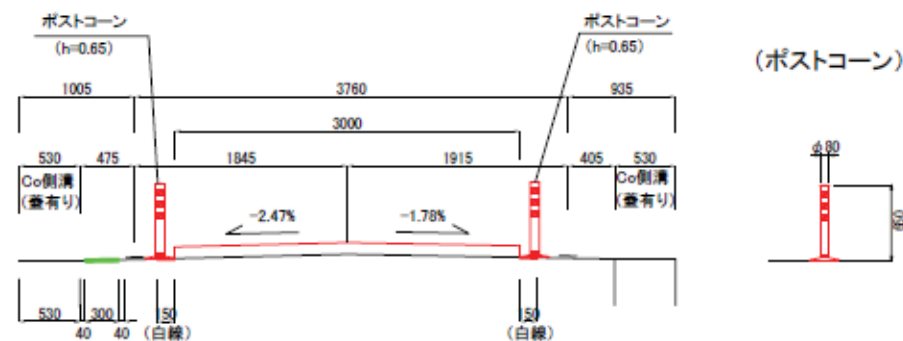
### ■ 平面図



### ■ 軌跡図



### ■ 横断面図



# 生活道路の事故対策検討事例<新宮町緑ヶ浜地区>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 6) 実証実験の実施 (モバイルハンブの設置)

□ 対策実施にあたり、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(モバイルハンブ設置)を実施

**■ 実証実験告知看板**

看板A 【実験開始前及び実験中】  
看板B 【実験中】

● W550 × H1400・枠1580mm

**モバイルハンブ設置**

● 車両出入口(敷地出入口含む)  
● 玄関口,勝手口  
● 対策実施箇所

● 看板A【実験開始前及び実験中】  
● 看板B【実験中】

看板A【実験開始前及び実験中】

看板A【実験開始前及び実験中】

看板B【実験中】

看板B【実験中】

看板A【実験開始前及び実験中】

看板A【実験開始前及び実験中】

看板B【実験中】

看板B【実験中】

看板A【実験開始前及び実験中】

看板A【実験開始前及び実験中】



# 実証実験による対策効果<新宮町緑ヶ浜地区>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 1) 対策箇所の状況

実験前はH28.7.1、実験中はH28.10.31

実験前



実験中



# 実証実験による対策効果<新宮町緑ヶ浜地区>



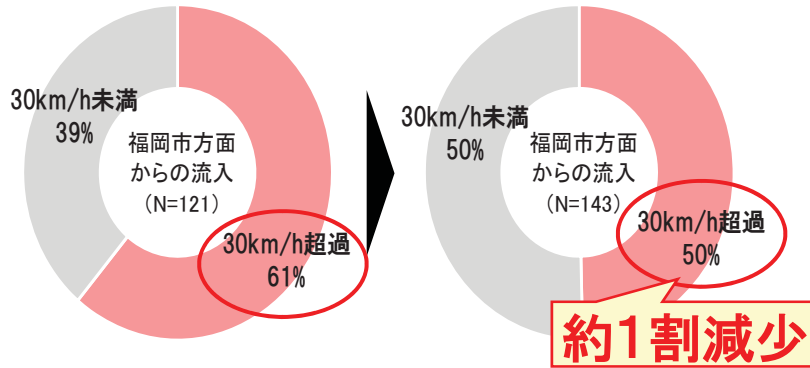
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 2) 通行車両の走行速度

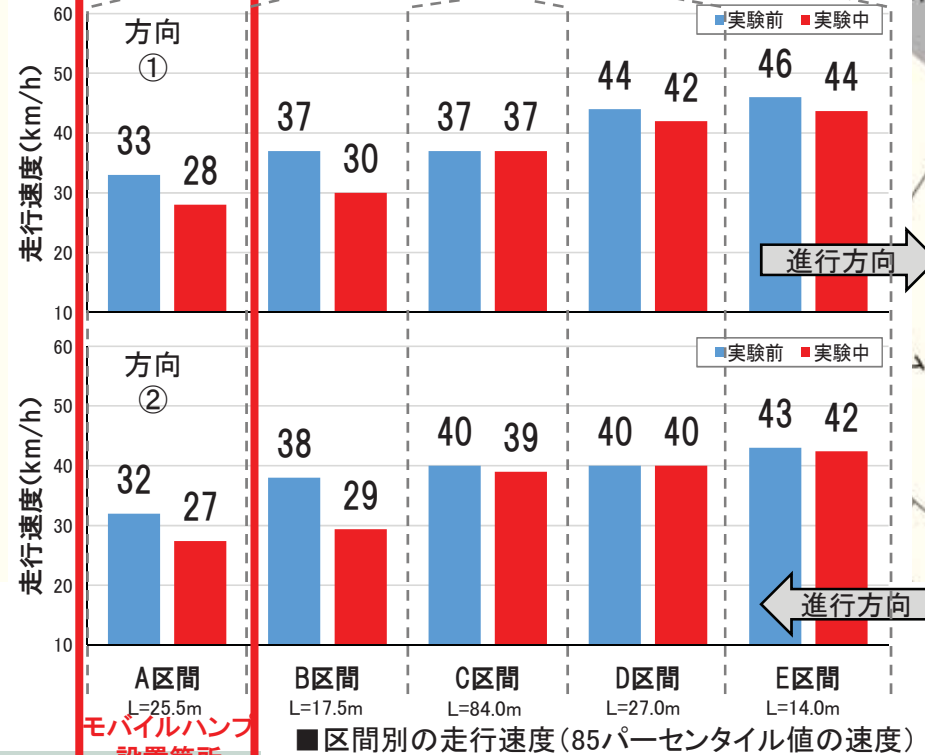
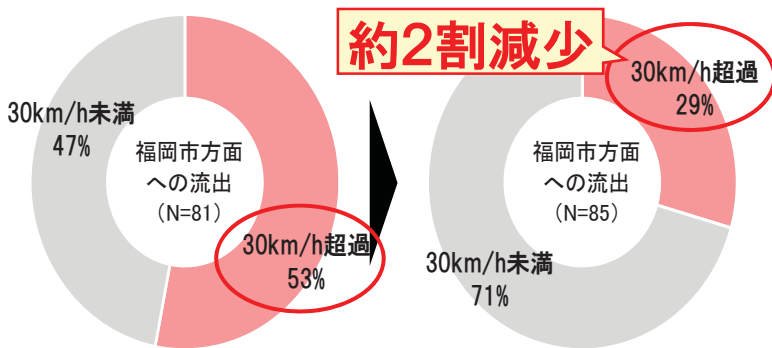
モバイルハンパ設置後、調査区間での30km/h超過車両は1~2割減少

### ■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

# 実証実験による対策効果<新宮町緑ヶ浜地区>

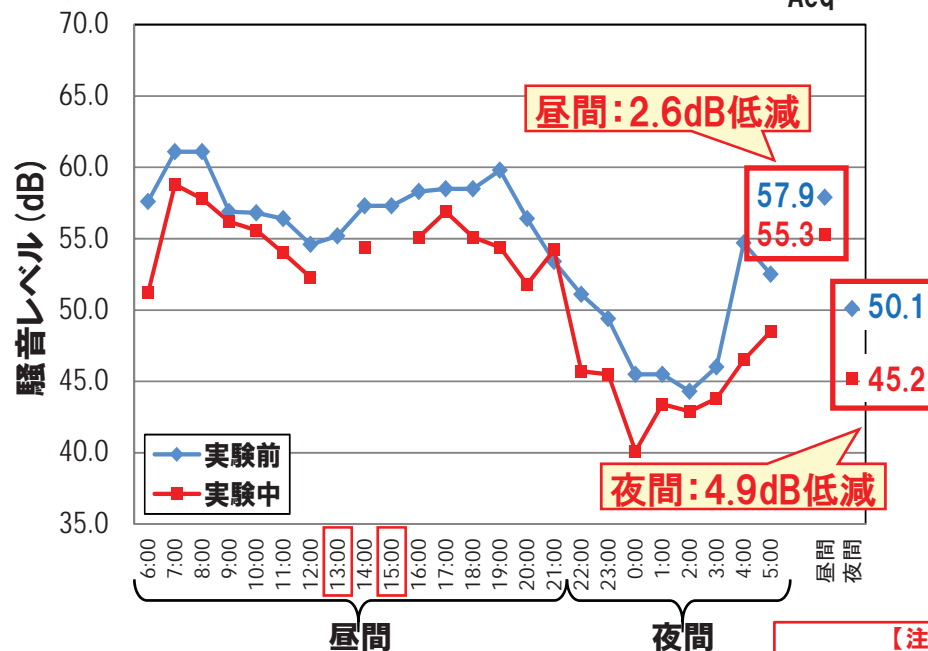


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

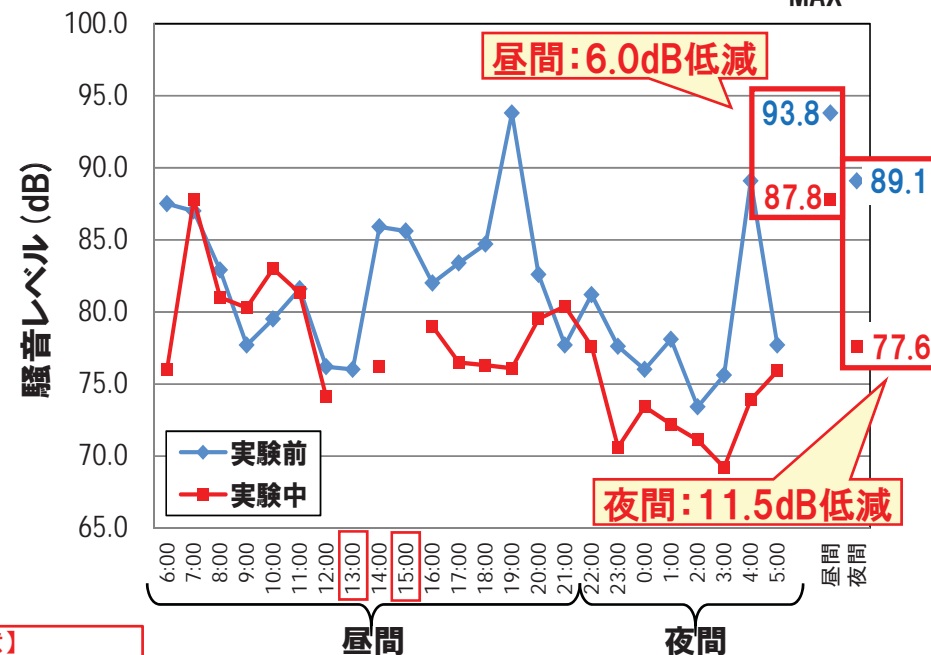
## 3) 対策実施箇所の騒音・振動

- モバイルハンパ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:  $L_{MAX}$ )



【注意】  
実験中の13時・15時は隣家で剪定作業のため欠測

資料：実験前はH28.10.13~14、実験中はH28.11.7~8 (いずれも24時間連続測定)

# 実証実験による対策効果<新宮町緑ヶ浜地区>



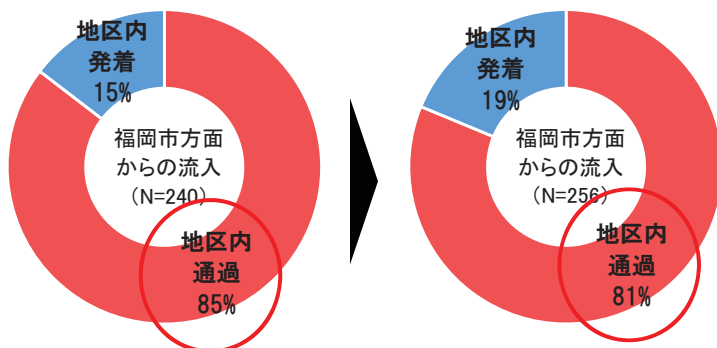
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 4) 通過交通量

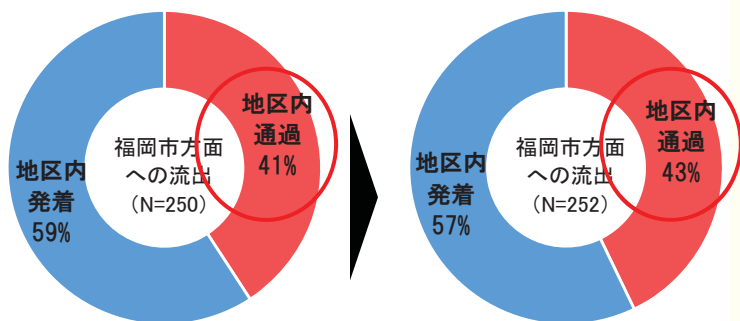
□モバイルハンプ設置後、緑ヶ浜地区内を走行する通過交通の割合に大きな変化なし

### ■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



資料：実験前はH28.7.1（7-9時）、実験中はH28.10.31（7-9時）

# 実証実験による対策効果<新宮町緑ヶ浜地区>



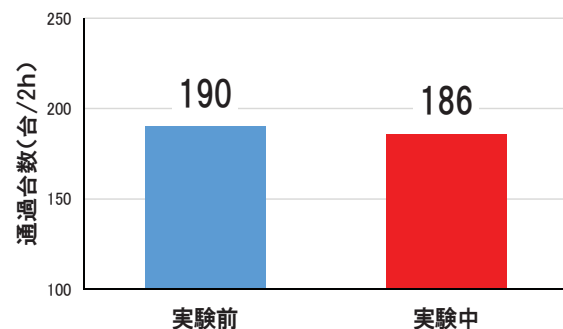
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 4) 通過交通量

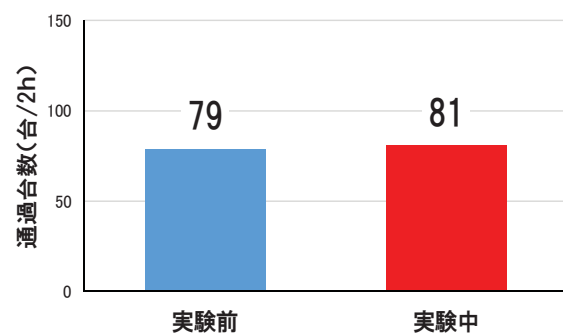
□モバイルハンプ設置後、地点1⇔5⇔2の経路を利用する通過交通の台数に大きな変化なし

### ■地点1⇔5⇔2を通過する台数

#### 【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）





# 実証実験による対策効果<新宮町緑ヶ浜地区>

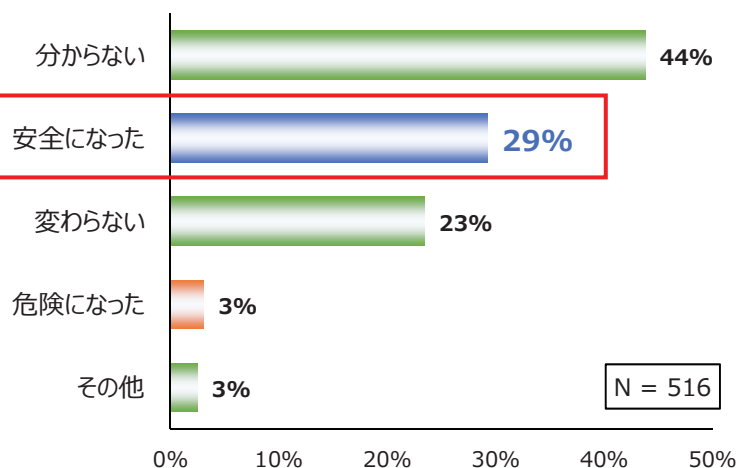


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

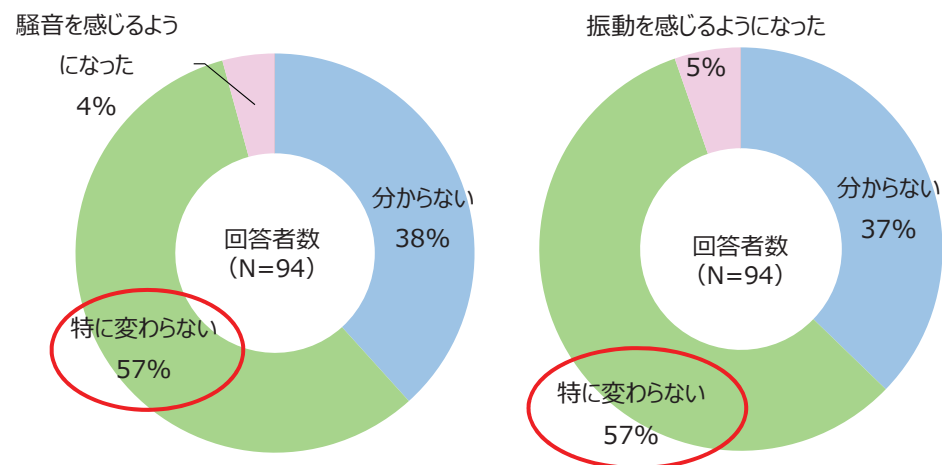
## 5) 近隣住民のアンケート結果

□ 住民アンケートでも、約3割の方が安全性の向上を感じており、通過した自動車のほとんどが速度を低下  
 □ 騒音・振動面での生活面における悪影響もほとんど無い結果となっており、今後の期待も大きい

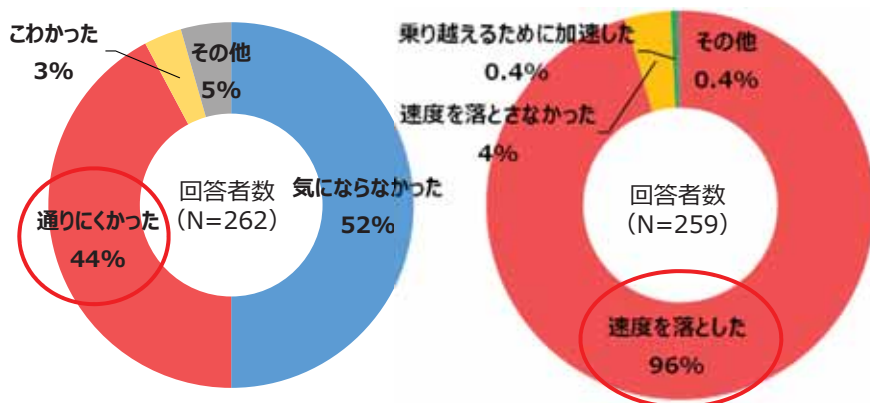
### ■ ハンプ設置の効果



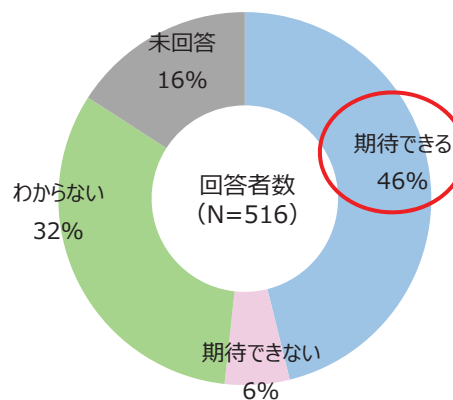
### ■ 近隣住民の騒音/振動の実感



### ■ 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。

資料：住民アンケート結果 (H29.1実施)