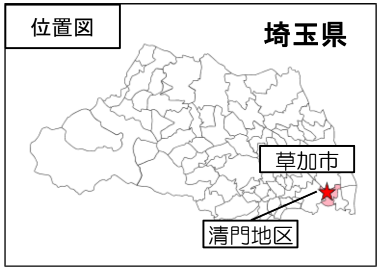
「生活道路対策エリア」の取組事例（草加市清門地区の事例）

（ 仮設ハンプ 仮設狭さく ）

○ビッグデータの分析により、草加市清門地区では、周辺道路の混雑により通過交通が流入し、急ブレーキと事故が多発。
○東西道路は、国道へのショートカットとして約8割が通過交通。また、走行車両の9割以上が30km/h超過。
○ワークショップを開催し、地域住民と協働して地区内の課題抽出、危険要因分析などを実施し、速度抑制を目的とした実証実験を実施。
○実証実験中には、地域住民等関係者とともに一般車両の通行状況確認し、走行体験も実施。
○試行的設置時には通過車両の30km/h超過割合が約7割減少するなど、大幅な速度抑制効果が得られた。

取組概要



○交通安全対策会議の開催
地域住民、学校関係者及び関係機関の協働で
ワークショップを開催し、対策を検討

H29. 2	：	第1回　地区内の課題を抽出
H29. 8/H29. 10	：	第2，3回　地域の課題と危険要因分析
H30. 2/H30. 3	：	第4，5回　対策案検討
H30. 7	：	**実証実験実施**
H30. 10	：	第6回　効果検証、今後の対策検討

整備状況

一般車両の
通行状況を確認

ハンプ走行
体験も実施

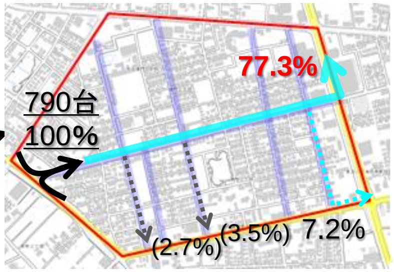
仮設ハンプ・仮設狭さくを試行的設置
（H30.7.24～H30.7.30）

ビッグデータ分析結果

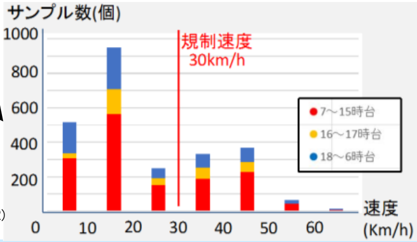
■急ブレーキと事故の発生状況の分析

【出典】走行経路：ETC2.0ﾌﾟﾛｰﾌﾞﾃﾞｰﾀ（集計期間H28.4～H29.3）
走行速度：ETC2.0ﾌﾟﾛｰﾌﾞﾃﾞｰﾀ（集計期間H27.4～H28.3）
死傷事故：生活道路統合データ（集計期間H26.1～H26.12）

■抜け道分析（国道へのｼｮｰﾄｶｯﾄ利用）



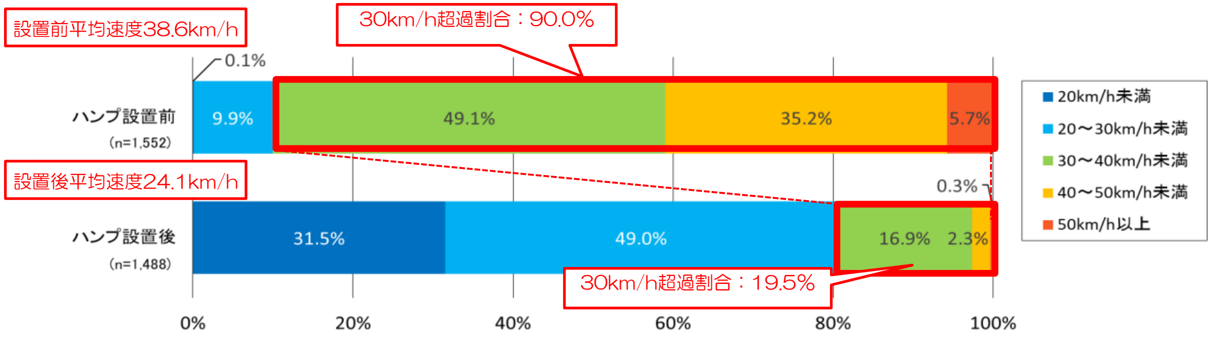
■時間別の速度分析
(周辺幹線道路が混雑する時間に集中)



試行的設置時の整備効果

○設置前後の走行速度の変化

○ハンプ設置前の平均速度は38.6km/hであったが、設置後は規制速度30km/hを下回る24.1km/hに減少。
○通過車両のうち規制速度を上回る30km/h超が約9割を占めていたが、ハンプ設置後は約2割に減少。



【出典】草加市調査結果（対策前H30.7.18、対策後H30.7.25　調査時間：7：00～19：00）