

可搬型ハンブ設置による社会実証実験報告

1. はじめに

小田急線北側から南側への車両抜け道としても利用され、狛江駅を利用する歩行者との錯綜が多い市道第 237 号線(ふれあい側道)において、自動車走行スピードの抑制を図り、狛江駅周辺の交通安全を高めるため、試験的にハンブを設置する社会実証実験を実施し、効果を確認した。

2. 交通調査概要

平成 31 年 2 月 18 日 (月) から 3 月 4 日 (月) まで下図の場所にハンブを設置した。ハンブ設置前、設置中、撤去直後の交通状況の調査を実施し、ハンブによる影響把握及び効果を確認した。



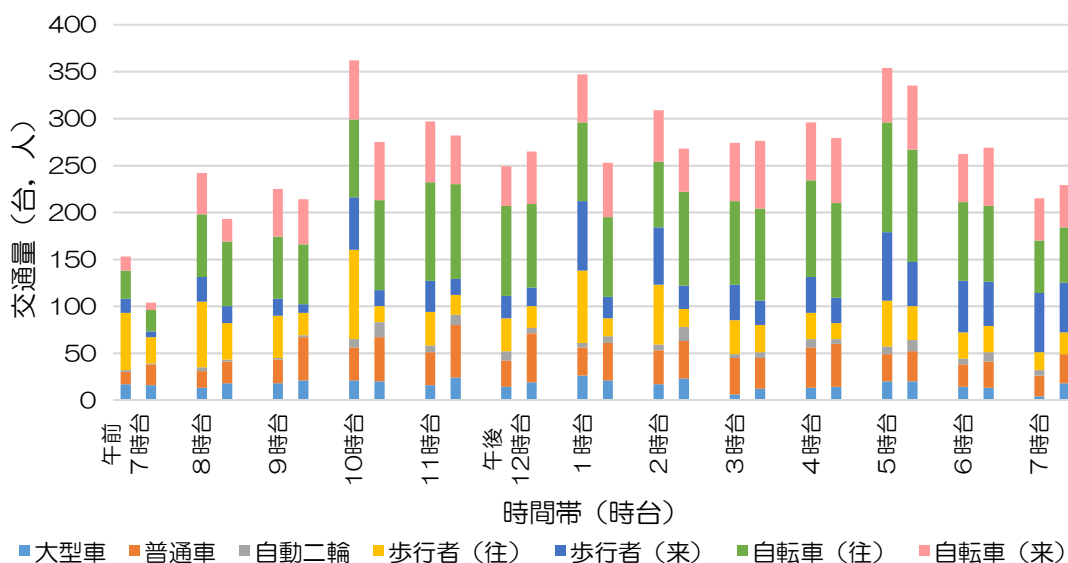
3. 交通調査実施日

- ハンブ設置前…平成 31 年 2 月 4 日 (月) 午前 7 時から午後 8 時まで
(車両走行速度調査のみ平成 31 年 2 月 12 日 (火) 午前 8 時から午後 4 時まで)
- ハンブ設置中…平成 31 年 2 月 25 日 (月) 午前 7 時から午後 8 時まで
- ハンブ撤去後 (車両走行速度調査)
…平成 31 年 3 月 5 日 (火) 午前 8 時から午後 4 時まで

4. 交通調査結果

(1) 交通量 (撤去直後を除く。)

通勤時の状況から把握するため、午前 7 時から午後 8 時までの通過交通量を調査した。通過交通については、普通車 (5ナンバー、1.5 トン以下)、大型車 (3ナンバー、1.5 トン以上)、自動二輪 (原付含む)、歩行者、自転車と区分し、ハンブ上を通過するものを記録した。なお、ハンブを設置する市道第 237 号線は、一方通行のため、歩行者、自転車は往来別交通量 (往: 和泉多摩川方面へ 来: 喜多見方面へ) とした。



上記の棒グラフにおける各時間帯の左側が設置前、右側が設置中の交通量結果である。車両交通量に特段の変化は見られないが、ランプを設置したことにより、ランプ上を通過する歩行者が減少傾向にあった。

(2) 騒音震動（撤去直後を除く。）

ランプ設置による環境測定は、騒音計及び震動計により調査した。金属落下等の急激な騒音振動上昇は除外し、等価騒音を測定した。測定場所は、ランプ延長方向中央側面近傍とし、サンプリング間隔は1時間あたりの平均値とした。比較しやすいよう、商店街への搬入車両等の大型車両の通過が多い午前10時台とそれ以外の時間帯として午後2時台において、ランプ設置前と設置中における騒音・振動を測定し比較することとした。調査の結果以下のとおりとなり、ランプによる大きな変化はなかった。

環境調査	単位	午前10時台		午後2時台	
		設置前	設置中	設置前	設置中
騒音	dB	59.7	59.4	58.8	59.7
振動		46.5	45.6	44.4	45.7

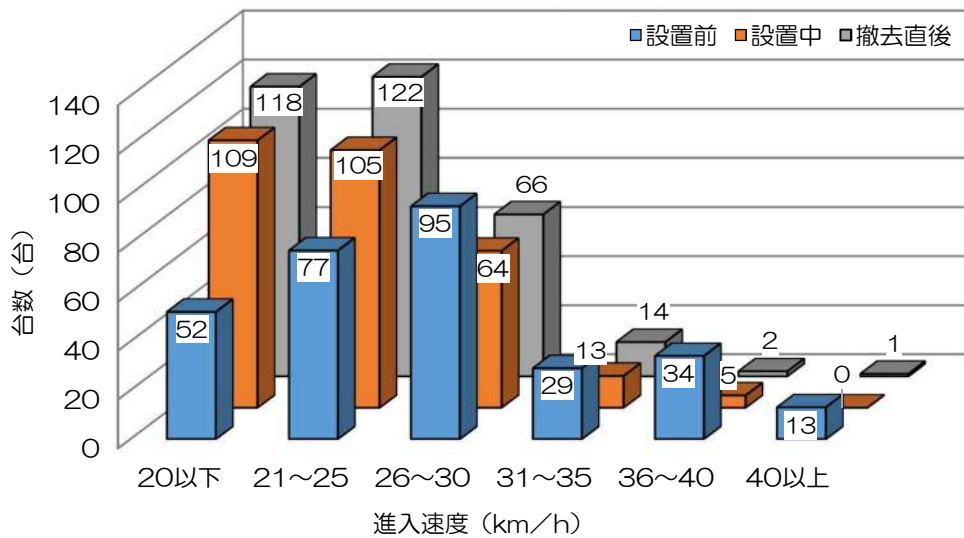
※60dBの騒音の感覚事例：乗用車、普通の会話、洗濯機、トイレの洗浄音等

※45dBの振動の感覚事例：人は揺れを感じない

(3) 車両走行速度調査

ランプ設置前及び設置中の通過交通走行速度の変化を確認するために実施した。測定地点は、ランプ進入直前までとし、速度の測定はスピードガンにより行った。さらに、通行車両運転者の意識変化を把握するため、ランプ撤去直後の走行速度の測定も行った。車両走行速度調査箇所は、ランプを通過する直前の状況を測定した。





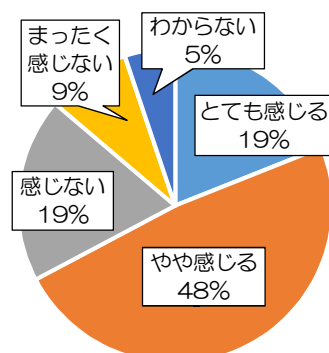
警察庁では、「生活道路については、歩行者・車両の通行実態や交通事故の発生状況を勘案しつつ、住民、地方公共団体、道路管理者などの意見を十分にふまえて、速度を抑えるべき道路を選定し、このような道路の最高速度は原則として30km/hとする」としている。

調査結果を上記グラフで比較する。歩行者も多いふれあい側道の車両走行速度は、ハンプ設置前は30km/h以下に分布していながらも、30km/h以上で通過する車両も多い状況である。ハンプ設置中は、30km/h以下の分布が顕著になり、30km/h以上で通過する車両が大きく減少した。ハンプ撤去直後の状況も改善しており、交通安全対策の手法の一つとして有効であることが確認できた。

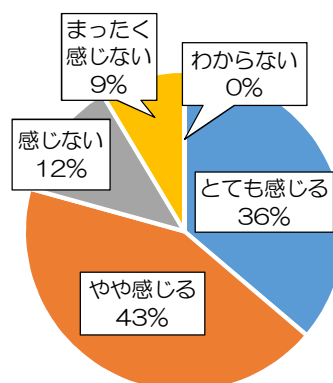
5. アンケート調査結果

ハンプを設置したことにより、交通状況に変化を感じたかを確認するため、アンケートを実施した。アンケート総数は58人と少ないが、おおむねハンプに対し肯定的な反応が見受けられた。ハンプに対する自由記述の意見は、複数の設置、他の道路への設置検討希望、周辺と調和して目立たない等があった。

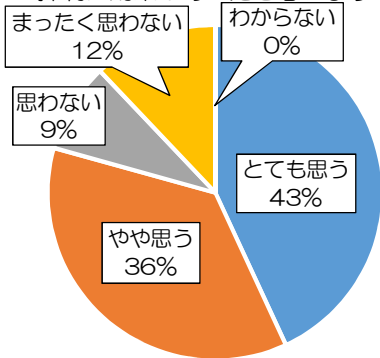
問1：ハンプ設置により、自転車や歩行者が安心して駅南口周辺の道路を通行できるようになったと感じますか？



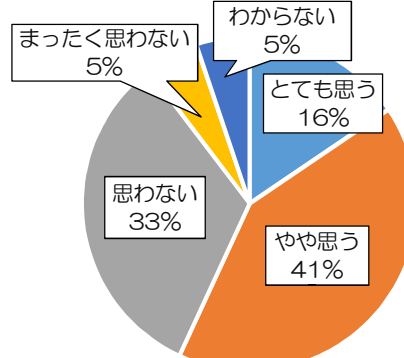
問2：ハンプ設置により、通行車両の通過前後のスピードは変わったと感じますか？



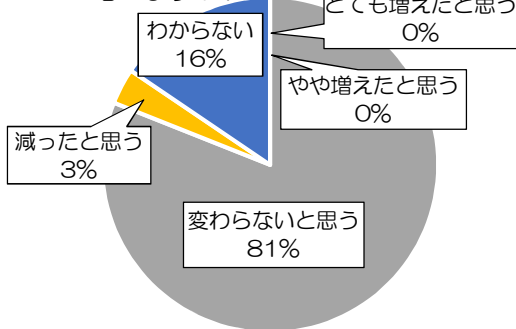
問3：ハンプ設置により、通行車両のスピード抑制に効果があったと思いますか？



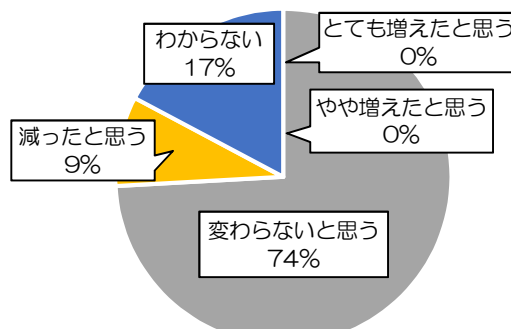
問4：ハンプ設置により、歩行者の通行が安全になったと思いますか？



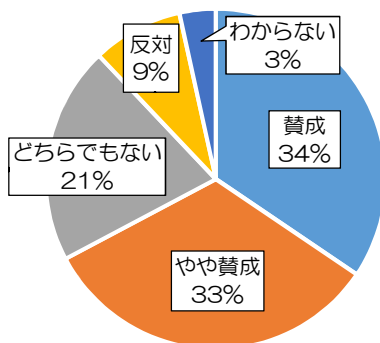
問5：ハンプ設置により、交通量は増えたと思いますか？



問6：ハンプ設置により、大型車両の通過は増えたと思いますか？



問7：ハンプの設置に賛成ですか？反対の場合はその理由もお聞かせ下さい。



問8：ハンプに関する自由記述（抜粋）

- ・速度抑制効果があると思うので他の道路にも設置した方がよい。
- ・歩行者が横断する横にあるため危険と感じた。
- ・周囲と調和しており速度抑制につながっていないと思う。
- ・歩行者のマナーが悪い。
- ・通学路への設置も検討してほしい。
- ・他の場所への設置も検討してほしい。
- ・自転車のスピード抑制に効果がないように感じる。
- ・また設置してほしいと思う。

- ・車両がハンプ手前で減速するため、交通安全に効果があると思う。ぜひ恒久的に設置してほしい。
- ・複数設置する方がよかったのではないかなと思う。
- ・ふれあい側道の歩行者は駅へ向かうのに車道を斜めに横切っている。ハンプのおかげでそれも減ったと思う。

6. 考察

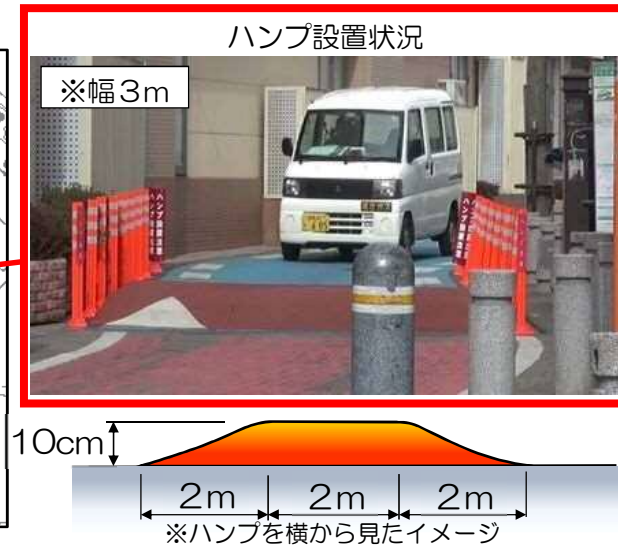
ハンプは、通行車両の速度抑制に効果的であることは交通調査結果からも確認することができた。一方で、アンケートにおいて、他の生活道路への恒久的な設置希望がある反面、速度抑制につながっていないという意見もある。生活道路の安全対策として活用するためには、設置工事費等の諸費用の財源確保とともに、周辺の地域住民を交えたワークショップ等による議論及び合意形成や交通管理者との協議等を実施していく必要がある。

狛江駅南側のふれあい側道で生活道路の安全対策の実証実験を行いました

地域の皆さんが利用する生活道路では、自動車等と歩行者との接触等の危険があります。狛江駅へ向かう歩行者が多く、自動車等の通行もある小田急線狛江駅前のふれあい側道で、安全対策の一環として、ハンプ（*凸形状の構造物）を設置し、通行車両の走行速度を抑制する実証実験を行いました。

実証実験について

小田急線下り高架線沿いのふれあい側道（市道237号線）の下図の場所にハンプを設置し、通行車両の速度の低減を図る実証実験を行いました。



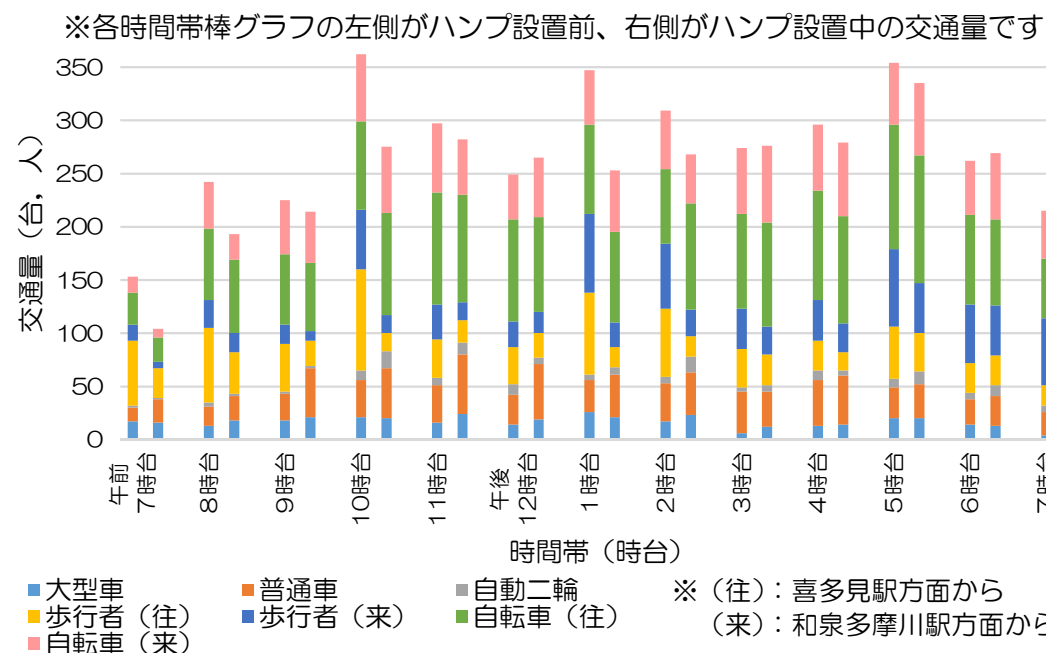
実証実験期間について（ハンプ設置期間について）

平成31年2月18日（月）から平成31年3月4日（月）まで

交通調査結果について

①交通量

車両交通量に大きな変化はありませんでしたが、ハンプ設置中は歩行者がハンプを通行しなくなり減少傾向にありました。

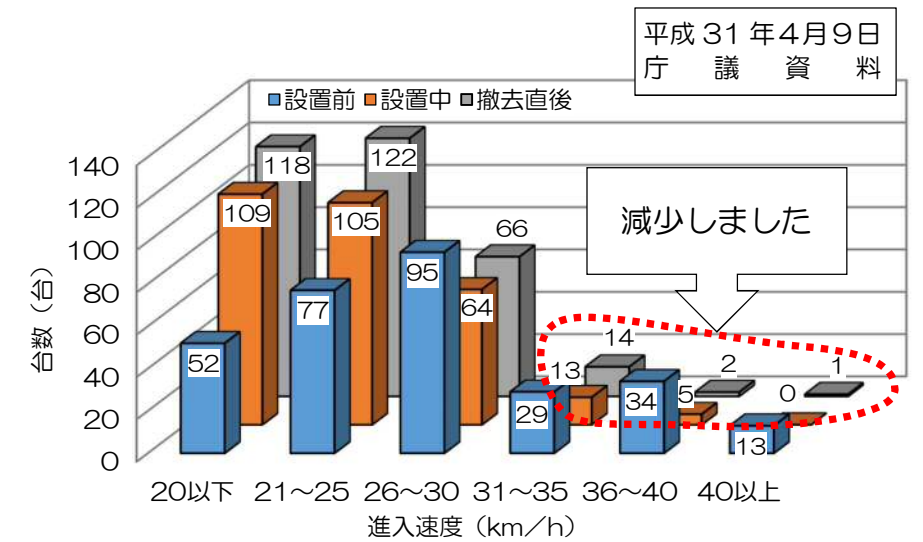


②騒音振動

ハンプ設置による騒音・振動の変化はありませんでした。

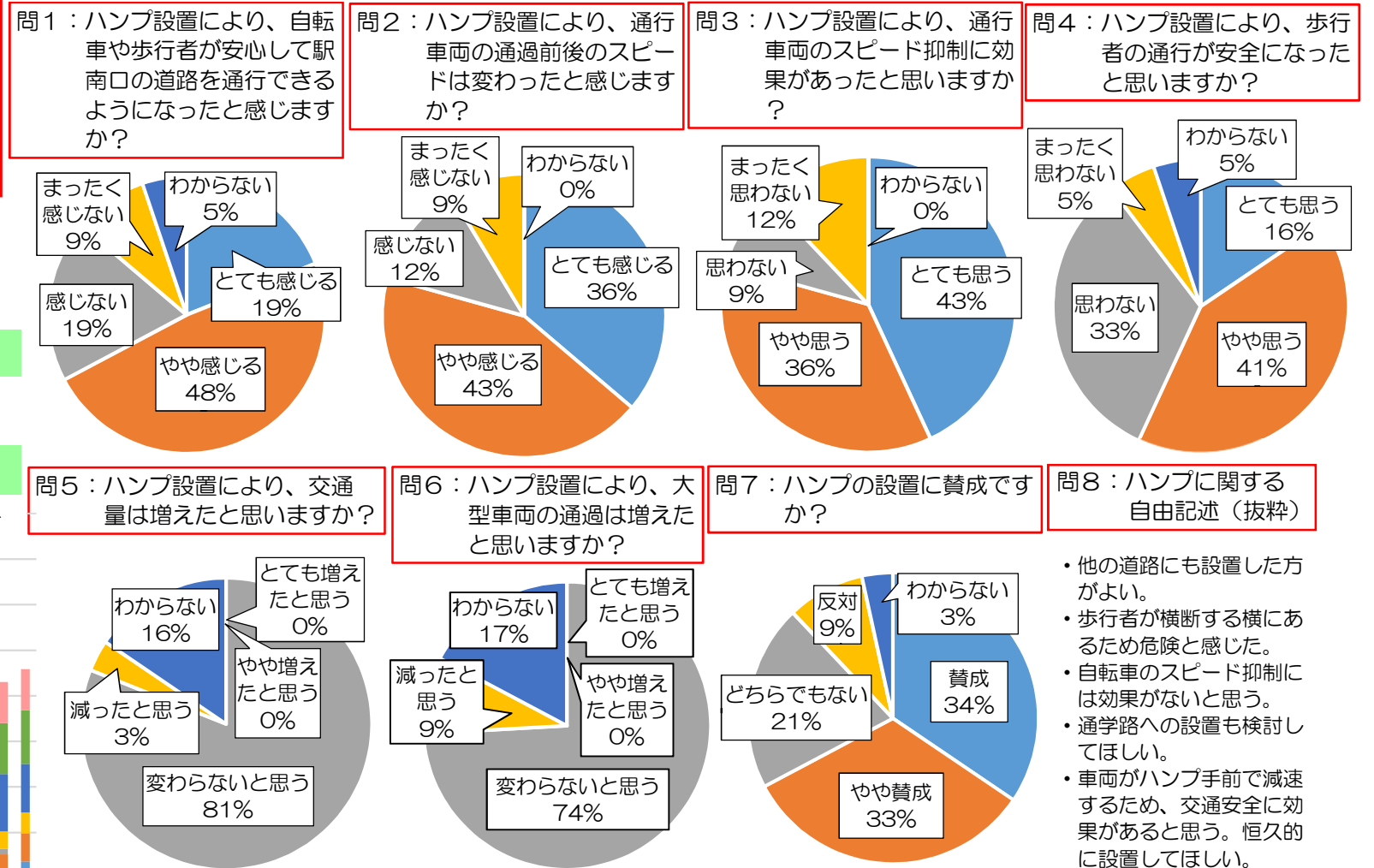
③車両走行速度

車両走行速度は、ハンプ設置前は時速30km以下に分布していましたが、時速30km以上で通過する車両も多い状況でした。ハンプ設置中は、時速30km以下の分布が多くなり時速30km以上で通過する車両が大きく減少しました。ハンプ撤去直後の状況も改善していました。



アンケートに協力いただきありがとうございました

ハンプを設置したことにより、交通状況に変化を感じたかを確認するため、アンケートを実施し、58人の方からご意見をいただきました。協力いただきありがとうございました。



ハンプは生活道路の安全対策として有効な手法の一つです。活用の際は、設置工事費等の諸費用の財源確保とともに、警察との協議や地域の皆さんを交えたワークショップによる議論及び合意形成などの市民協働を実施していく必要があります。地域の皆さんの協力が必要不可欠です。交通マナーを守り、交通安全に努めましょう。