



近畿地方整備局 大阪国道事務所
資料配布

配布日時	平成29年10月23日 14時00分
------	-----------------------

(高槻市 同時発表)

件名	<b>通学路で速度抑制対策</b> ～芝生地区（高槻市）でハンプの実証実験～
----	---

概要	<p>●国土交通省と高槻市では協同で、生活道路の安全対策を進めており、特にビックデータを用いた潜在的危険箇所への対策に取り組んでいます。</p> <p>高槻市芝生地区では、地域の方々が日頃より身近に利用している生活道路において、速度が早い車両が多く見られることから、平成29年度に、高槻市立芝生小学校前道路の安全対策に関する会議を学校関係者（芝生小学校、PTA）および関係機関（高槻市、国土交通省、警察）で開催し生活道路（通学路）の安全対策について検討して参りました。</p> <p>今回、大阪府内で初めて、国土交通省が提供する可搬型ハンプを使用した、「速度抑制対策（ハンプ）」の実証実験を下記のとおり実施します。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>実験内容：「可搬型ハンプ」の設置          実験期間：平成29年11月1日～平成29年11月30日          ※可搬型ハンプ設置日 平成29年11月1日（水）（雨天の場合順延）          実験場所：高槻市芝生町3丁目30-1地先          （高槻市立芝生小学校正門前）</p>
----	--

取扱い	—
-----	---

配布場所	近畿建設記者クラブ、大手前記者クラブ、北摂記者クラブ
------	----------------------------

問合せ先	<p>国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所</p> <p>副 所 長 横井 耕二 (内線 205)          事業対策官 福本 雅宏 (内線 208)</p> <p>電話 06-6932-1421 FAX 06-6932-8401</p> <p>高槻市 都市創造部 道路課</p> <p>課 長 松永 正明          主 査 富田 剛司</p> <p>電話 072-674-7534 FAX 072-674-3125</p>
------	---

## ビッグデータを活用した生活道路(通学路)での交通安全対策 ～芝生地区での可搬型ハンプ実証実験(概要)～

高槻市立芝生小学校前の生活道路においては、通学路にも関わらず、通り抜けの車両が多く、また走行速度も速いことが課題でした。**ビッグデータの分析結果**においても、多くの車両が40km/h以上で走行しており、**潜在的事故危険箇所**であることが判明しました。

そこで、**ハンプを用いた速度抑制対策**の本格導入に先立ち、取り外し可能な「**可搬型ハンプ**」を設置し、**実証実験**を行うこととなりました。



ハンプのイメージ

※可搬型ハンプを用いた実証実験は大阪府内で初の取り組みです。

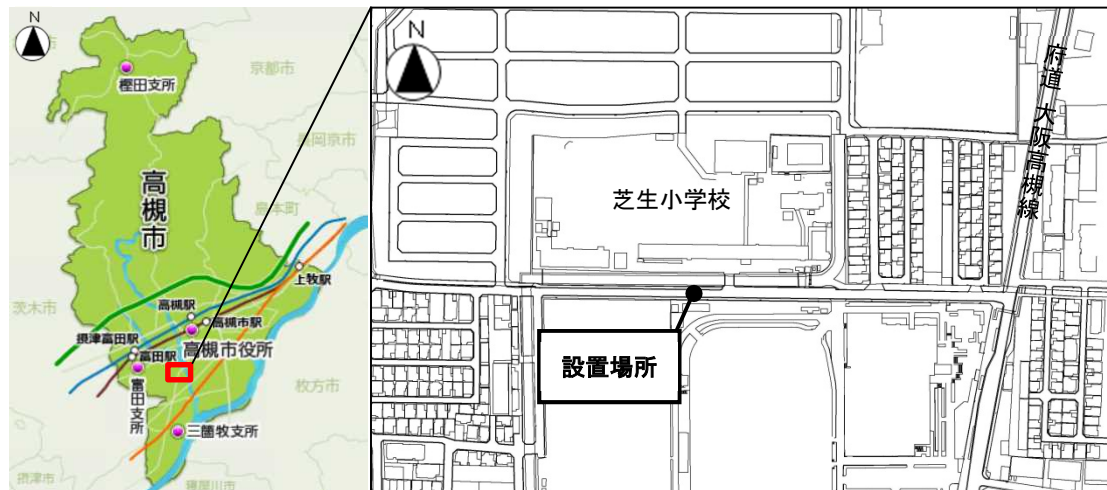
### 【可搬型ハンプ設置期間】

平成29年11月1日(水)～平成29年11月30日(木)

※設置日:平成29年11月1日(水)(雨天の場合順延)

### 【可搬型ハンプの設置場所】

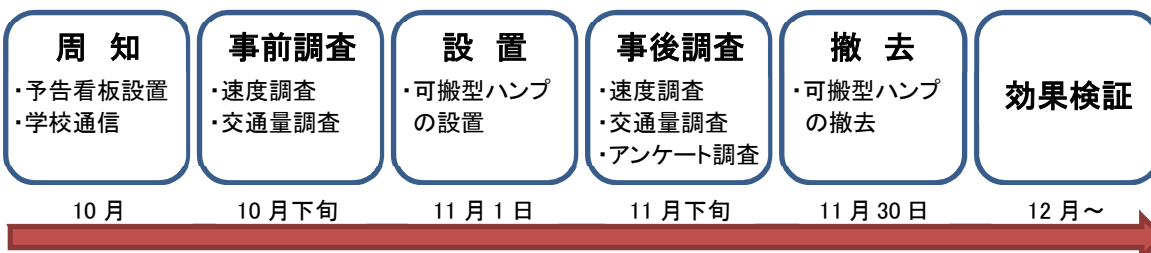
高槻市芝生町3丁目30-1地先(高槻市立芝生小学校正門前)



可搬型ハンプの設置場所

### 【全体工程】

実証実験は下記の流れで実施していきます。



## し ぼ 芝生地区における取組

### 【高槻市立芝生小学校前道路安全対策会議の開催】

平成 29 年 9 月 22 日(金)、高槻市立芝生小学校前道路の安全対策に関する会議を学校関係者(芝生小学校、PTA)および関係機関(高槻市、国土交通省、警察)で開催いたしました。

会議では、学校関係者から「抜け道として利用されていること」や「スピードが速い車両が多いこと」などが課題として挙げられました。一方、ETC2.0 によるビックデータの分析結果を確認すると、30km/h の速度規制が設けられているにも関わらず、多くの車両が 40km/h 以上で走行しており、学校関係者の認識と一致するとともに、潜在的危険箇所であることが判明しました。



会議組織図



会議の様子



危険箇所の抽出



ETC2.0 ビックデータ分析結果

### 【対策方針の決定】

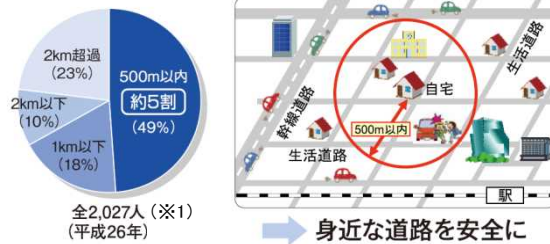
常に多くの児童が当該路線を横断していることから、交通事故の高い潜在的リスクを有しているものと考えられ、未然の対策が必要であると判断しました。しかし、当該路線は既に速度規制が設けられており、さらなる対策として物理的デバイスであるハンブを導入することを検討しました。

しかしながら、ハンブに対しては「車の誤操作が発生し、逆に危険では？」や「本当に効果があるのか？」などの意見が出されました。そこで、国土交通省が所有する「可搬型ハンブ」を用いて、導入に先立ち実証実験を行うことにしました。

## 〈 参 考 資 料 〉

### 【歩行者・自転車乗車中の死者数】

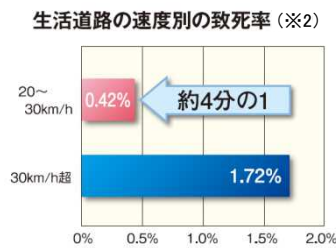
歩行中・自転車乗車中の死者の半数が自宅から 500m 以内の身近な道路で発生しています。



※1 交通事故データ(ITARDA:平成26年データ)調査不能を除く

### 【生活道路の速度別の致死率】

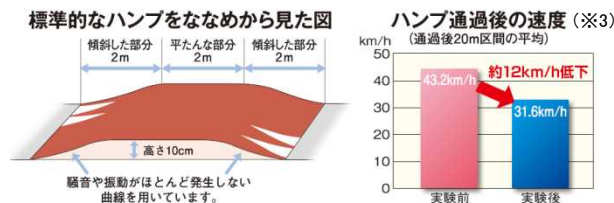
20～30km/h の致死率は、30km/h 超に対して約 4 分の 1 となっており、速度抑制させることが対策として有効であると言えます。



※2 交通事故データ(ITARDA:平成25年データ)

### 【ハンブによる速度抑制効果】

ハンブ設置による一定の速度抑制効果が実験により確認されています。



※3 速度調査と意識調査からハンブ設置に関する走行状況の把握  
(大橋・鬼塚・木村、第4回交通工学研究発表会論文集、2014.8)

### 【ETC2.0 から得られる情報】

ETC2.0 対応機器より速度や急ブレーキなどのプローブ情報を得ることができます。

