

令和 4年 10月 26日 (水)

群馬県警察本部

国土交通省高崎河川国道事務所

記者発表資料

—生活道路の安全性向上の取組み—

スムーズ横断歩道の設置により、自動車の速度が低下し、 歩行者の安全性が向上しました！

高崎市・群馬県警察・高崎河川国道事務所が連携し、高崎市内において生活道路の安全性向上を目的にスムーズ横断歩道を設置しました。

今回、自動車の速度抑制や歩行者横断時の自動車の停止率の変化など、設置後の効果を検証しましたのでお知らせします。

■ 検証の結果、

- ・ 平均速度は、14.5km/h（設置前）から7.0km/h（設置後）に減少
- ・ 法定速度を超過した台数割合は、21%（設置前）から4%（設置後）に減少

⇒スムーズ横断歩道の設置により、自動車の速度抑制効果が確認でき、歩行者の安全性が向上しました。

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、刀水クラブ・テレビ記者会、高崎記者クラブ

お問い合わせ先

<交通規制に関すること>

群馬県警察本部 交通部 交通規制課 電話 027-243-0110（代表）

次席 吉井 崇博（よしい たかひろ）

<スムーズ横断歩道の効果検証に関すること>

国土交通省 関東地方整備局 高崎河川国道事務所 電話 027-345-6000（代表）

副所長 水澤 良幸（みずさわ よしゆき）

地域防災調整官 関谷 光昭（せきや みつあき）

スムーズ横断歩道の概要

実施内容

高崎市吉井町において、歩行者の安全性向上を目的とし、ゾーン30※内にある市道にスムーズ横断歩道を設置しました。

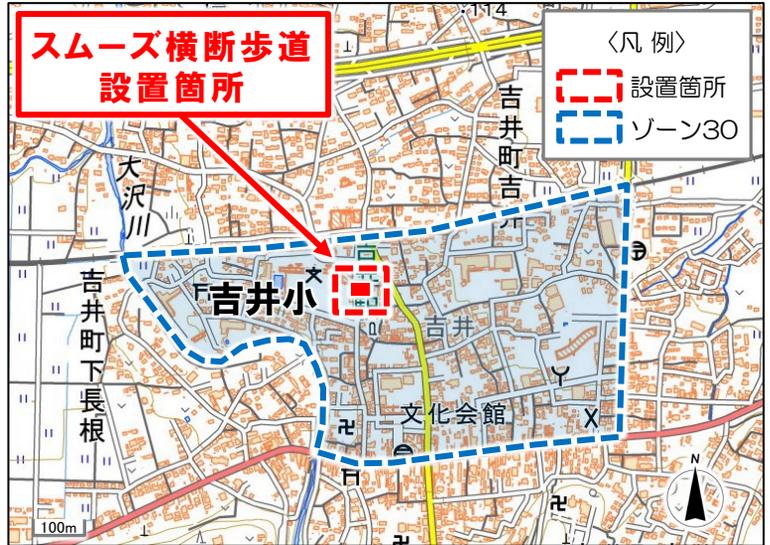
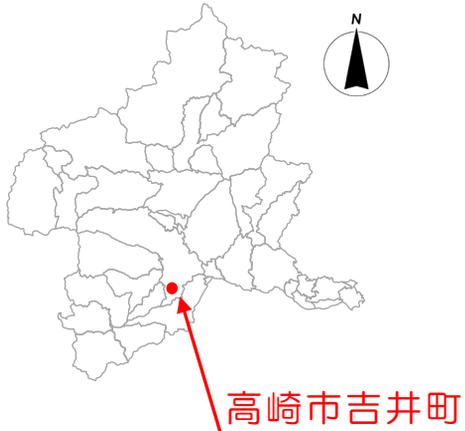
【設置場所】群馬県高崎市吉井町吉井地先 市道5315号線（吉井小学校校門前）

※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。

事前調査：令和4年7月7日（木）、7月8日（金）、7月11日（月）

事後調査：令和4年9月5日（月）、9月8日（木）、9月9日（金）

位置図

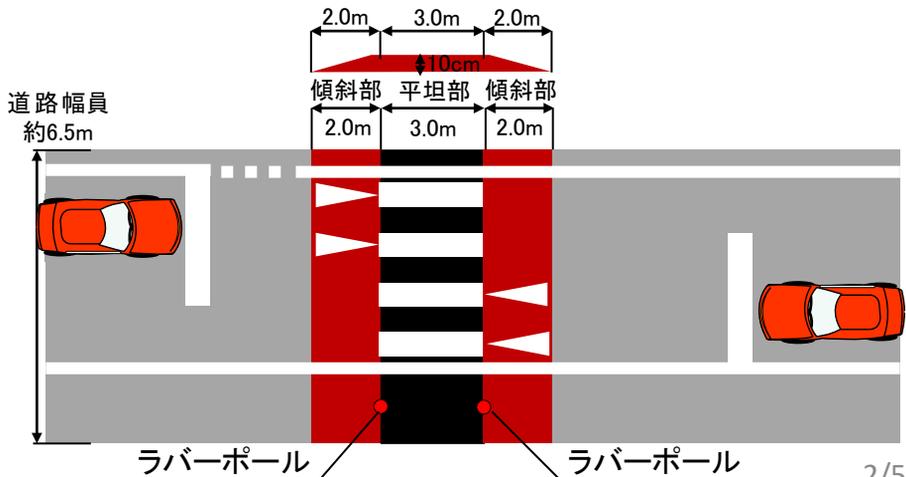


設置状況



スムーズ横断歩道とは

横断歩道部に設置するハンプのことで、自動車の速度抑制効果や歩行者の視認性の向上・横断歩道の停止率向上の効果が期待できます。

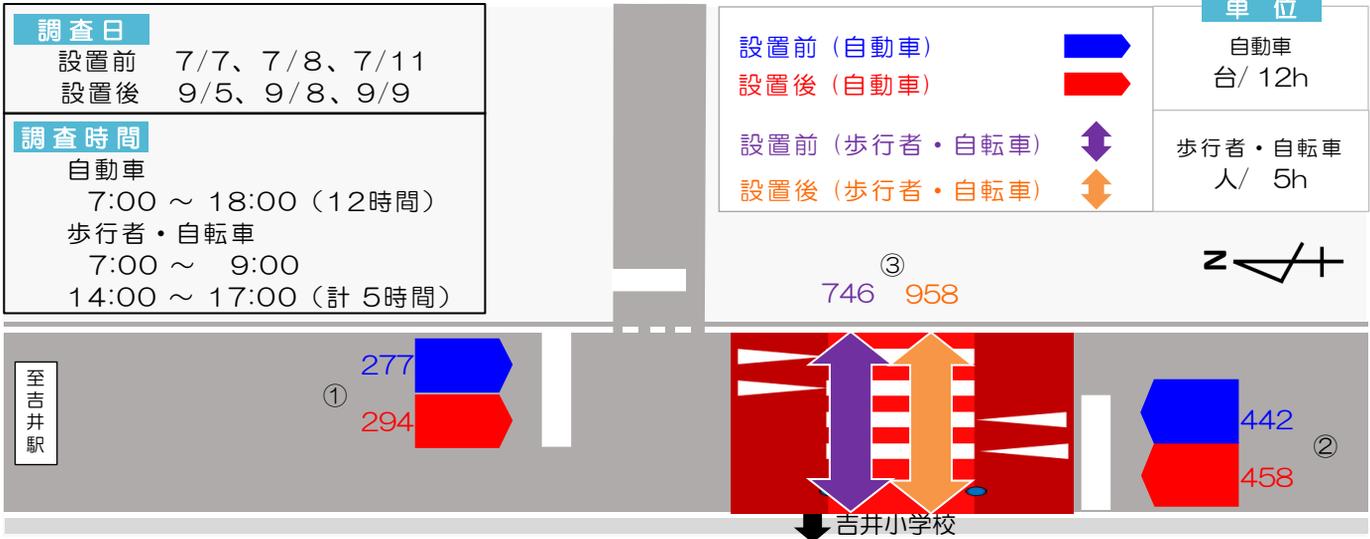


スムーズ横断歩道の効果検証結果

交通量^{※1}

※1 交通量は、設置前、設置後それぞれの調査日3日間の合計です

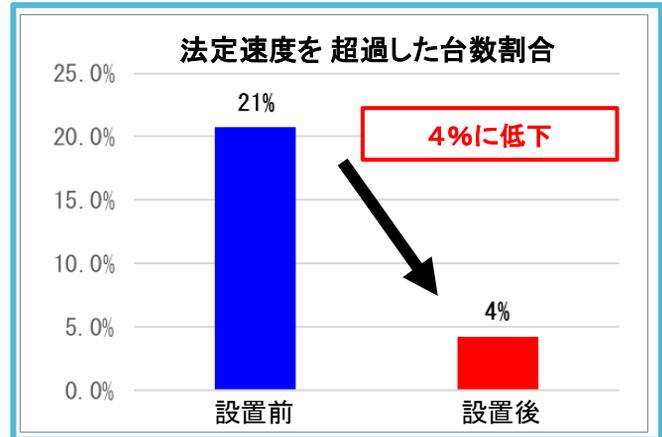
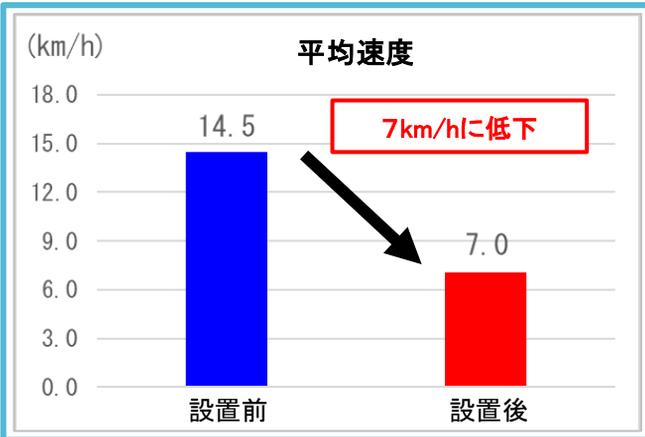
南進方向の交通量①より、北進方向の交通量②の方が多いためである。
歩行者・自転車③は、設置前より設置後の方が横断者数が増加している。



速度^{※2}

※2 速度は、進行方向①、②の合計した車両の平均です

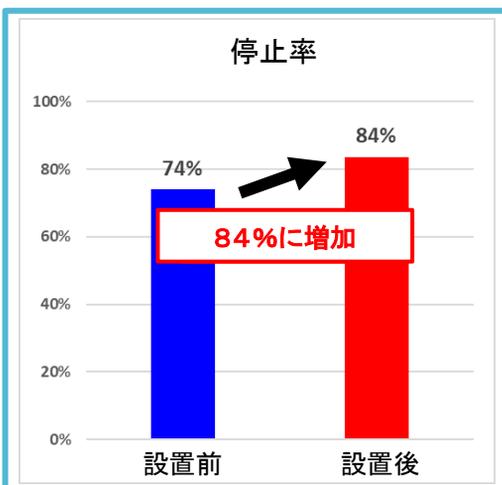
自動車の平均速度は7km/hに**低下**、法定速度を超過した割合も4%に**減少**している。



停止率^{※3}

※3 停止率は、スクールガード (旗振り) の方がいる時間を除いて集計しています

自動車の一時停止率は、74% (設置前) から84% (設置後) に**10%増加**している。



スムーズ横断歩道の実施結果

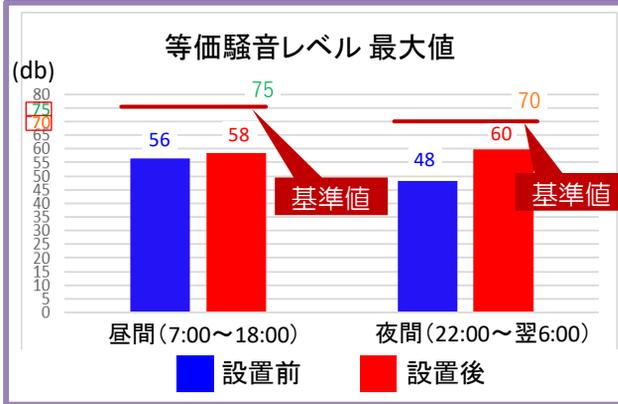
騒音・振動

騒音・振動ともに要請限度※の基準値未満であった。

※ 要請限度は「群馬県生活環境の保全等に関する条例」に準拠

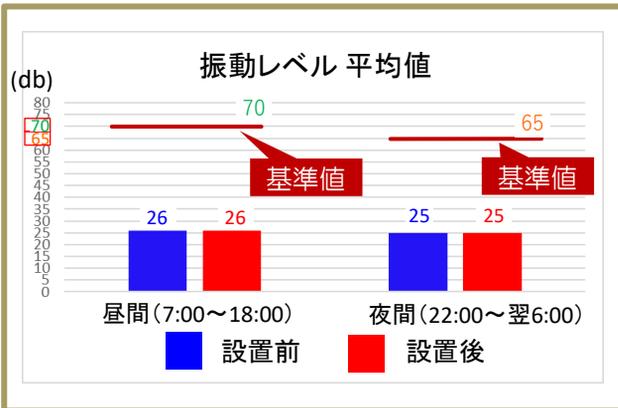
調査日	設置前	7/7、7/8、7/11	調査時間	設置前	7時～翌朝6時（24h）
	設置後	9/5、9/8、9/9		設置後	7時～翌朝6時（24h）

騒音



等価騒音レベル 最大値 (単位:デシベル)				
昼・夜	設置前	設置後	基準値	適合状況
昼間	56	58	75	○
夜間	48	60	70	○

振動



振動レベル 平均値 (単位:デシベル)				
昼・夜	設置前	設置後	基準値	適合状況
昼間	26	26	70	○
夜間	25	25	65	○

ヒアリング調査

▼高崎市立吉井小学校校長へのヒアリング結果

質問：スムーズ横断歩道設置による効果について、どのように思いますか？

運転者視点

- ・見通しの良い道路にカラー化された横断歩道のランプが設置され、横断歩道の位置が明確に分かるようになった。

歩行者視点

- ・横断歩道がはっきり分かるため、横断位置を意識して渡るようになった。

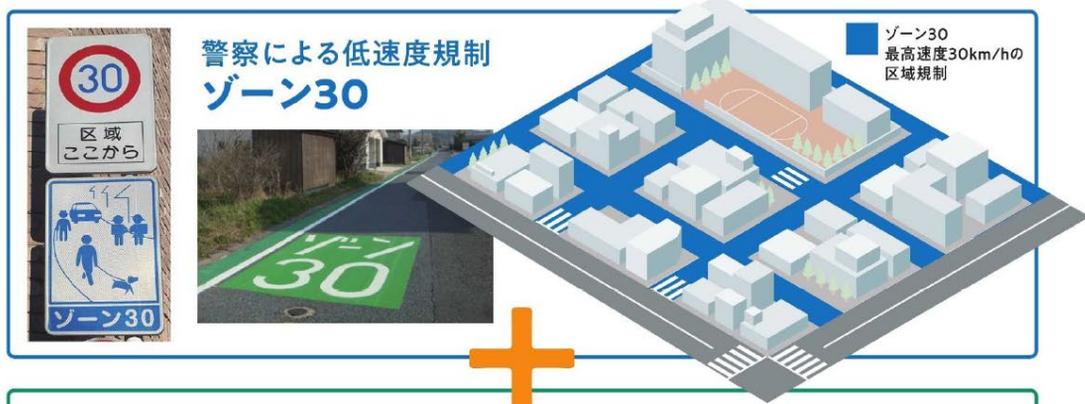
まとめ

- スムーズ横断歩道の設置後、**自動車の平均速度が低下し、法定速度を超過した台数割合も減少**したことにより、**歩行者の安全性向上が確認**できた。
- スムーズ横断歩道の設置により、騒音の値は若干上昇しているが**騒音・振動への影響はほとんどみられなかった。**

【参考】「ゾーン30プラス」について

- 国土交通省と警察庁で連携し、生活道路の交通安全施策「ゾーン 30 プラス」を推進しています。
- 生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30km/hの区域規制「ゾーン30」とハンパ等物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、道路管理者と警察が連携しながら整備を進めています。
- 引き続き、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、地域住民等との合意形成を図りながら、「ゾーン 30 プラス」の取り組みを進めて参ります。

(国土交通省HP) <https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/syokai.html>



道路管理者による物理的デバイス設置

進入抑制対策



ライジングボラード

ポールを昇降させ、交通規制が実施されている時間帯等の車両の進入を抑制する構造物です。



狭さく

車道の通行部分を局部的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。

速度抑制対策



ハンパ

路面をなめらかに盛り上げ、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与える構造物です。



シケイン(クランク型)

一定区間の道路を直線的に屈曲させ、車両の速度を抑制する構造物です。



スムーズ横断歩道

車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンパと横断歩道を組み合わせた構造物です。



シケイン(スラローム型)

一定区間の道路をカーブさせ、車両の速度を抑制する構造物です。

