

牟礼地区生活道路の安全対策 可搬型ハンプ設置の追加実証実験を行いました

令和元年の東八道路開通により、市道第64号線などの生活道路に流入する通過交通の増加対策として、これまでカラー舗装、ポストコーンなどの設置、警視庁によるゾーン30設定を行いました。また、令和5年度には国土交通省から借用した「可搬型ハンプ」（凸形の構造物）を設置し、通行車両の速度を抑制する実証実験を行いました。

令和5年度のアンケート結果では、本格設置の要望が約70%あったことから、令和7年度に本格設置を行いました。加えてアンケートでは、地域の面的な安全向上のため、複数の設置を望むご意見を多く頂いたことから、令和7年度に追加で2箇所設置し、速度抑制を図る実証実験を行いました。

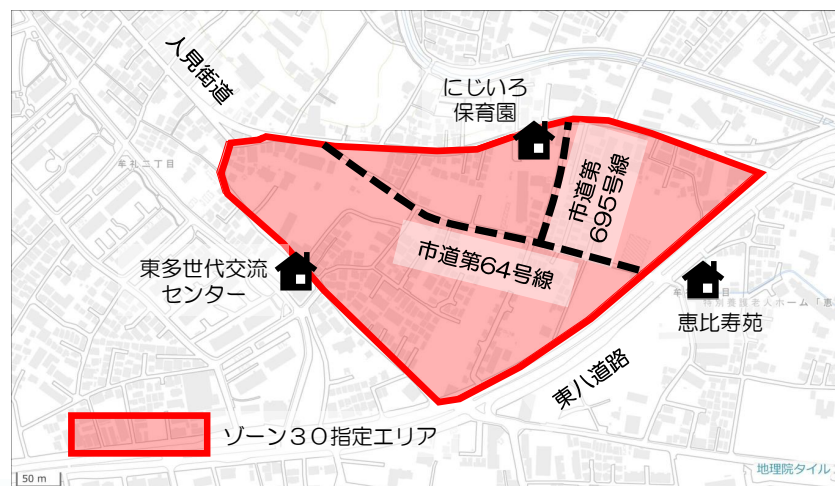
実証実験の概要

(1) 実証実験、本格設置、アンケート調査の期間

実証実験の可搬型ハンプ設置のみの場合(2箇所)と、本格設置をした場合(3箇所)の整備効果を比較し、分析するため下記期間で実施しました。

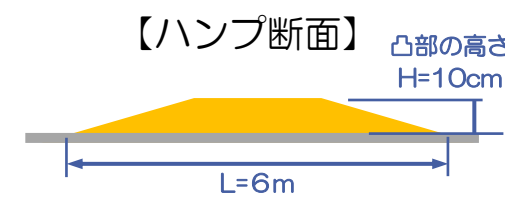
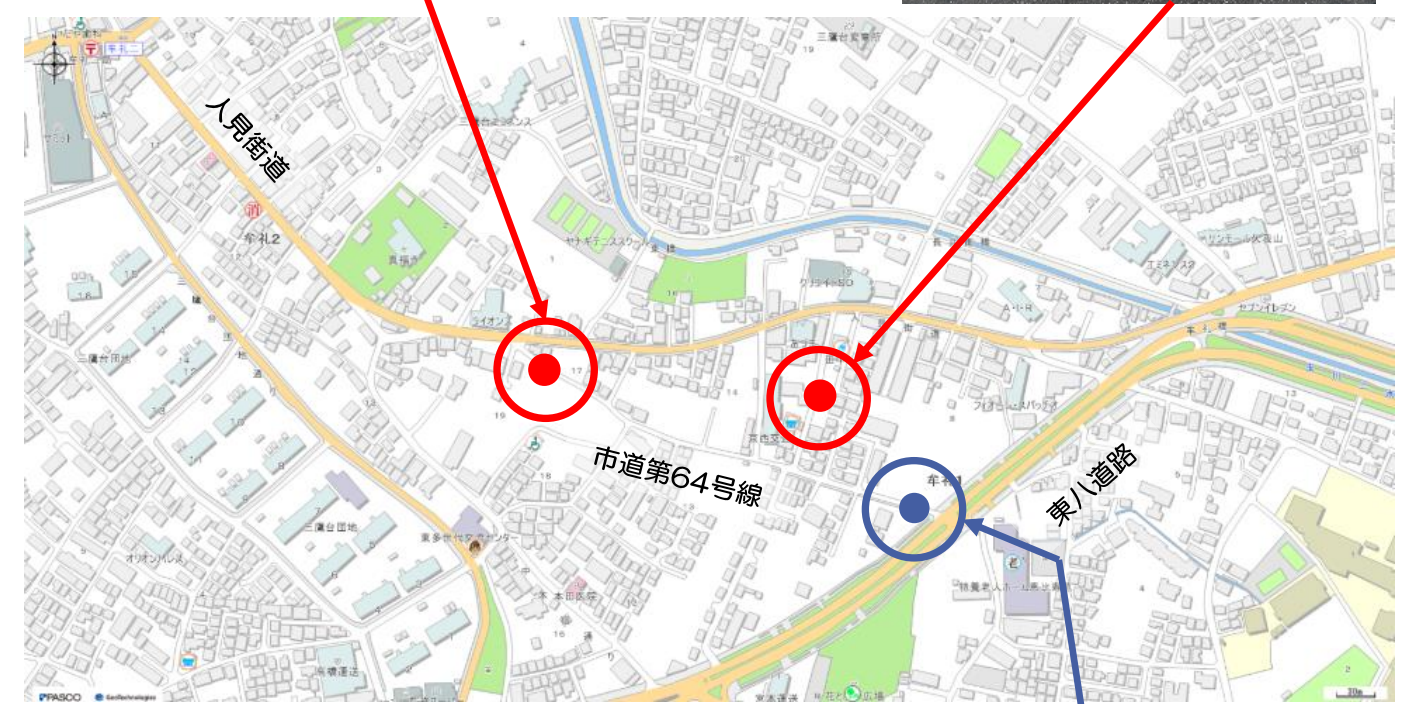
	2025年 5月	6月	7月	8月
実証実験 (6月1日~8月29日)		速度・振動・騒音調査		アンケート調査
本格設置 (7月4日設置完了)				
整備効果分析期間 ETC2.0データ (国土交通省支援)	期間1 5/1~5/31	比較 期間2 6/1~7/3	比較 期間3 7/4~8/28	

(2) アンケート収集範囲（ゾーン30指定範囲）



ゾーン30エリア(約600戸)へのビラ配布、にじいろ保育園の保護者様・特別養護老人ホーム恵比寿苑・各町会への個別案内及び東多世代交流センターでの掲示を実施。アンケート意見収集は7月29日~8月31日で行いました。

(3) 実証実験、本格設置の位置図及び設置状況



夜間における視認性向上のため点滅鈺を設置



国土交通省支援による交通状況のデータ分析結果

令和7年5月1日から8月28日までのETC2.0データを利用した交通状況の分析を国土交通省に依頼しました。

(1) 交通状況の基礎整理

期間1と期間2の比較（実証実験の2箇所）では通行車両数が増加していますが、期間2と期間3の比較（実証実験+本格設置の3箇所）では通行車両数が減少する結果となっています。

➤市道第64号線は、東側からの流入車両が多いため、**本格ハンブ設置が東八道路からの車両流入抑制に寄与したと考えられます。**

期間1と期間2の差分図



図 実証実験による対象路線およびその周辺の正規化走行サンプル数の変化 (期間2の正規化走行サンプル数 - 期間1の正規化走行サンプル数)

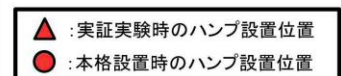
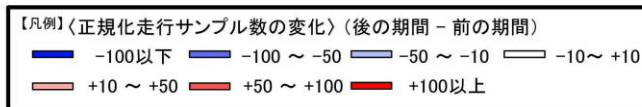
期間2と期間3の差分図



図 本格設置による対象路線およびその周辺の正規化走行サンプル数の変化 (期間3の正規化走行サンプル数 - 期間2の正規化走行サンプル数)

※正規化走行サンプル数 = (各リンクの走行サンプル数) / (全走行サンプル数) * 1,000,000
 それぞれの分析期間の小学校区およびその周辺を含む計13町丁目の全走行サンプル数から算出。
 以下、算出に用いた全走行サンプル数
 ・期間1: 887,611サンプル/31日 ・期間2: 949,050サンプル/33日 ・期間3: 1,999,147サンプル/56日

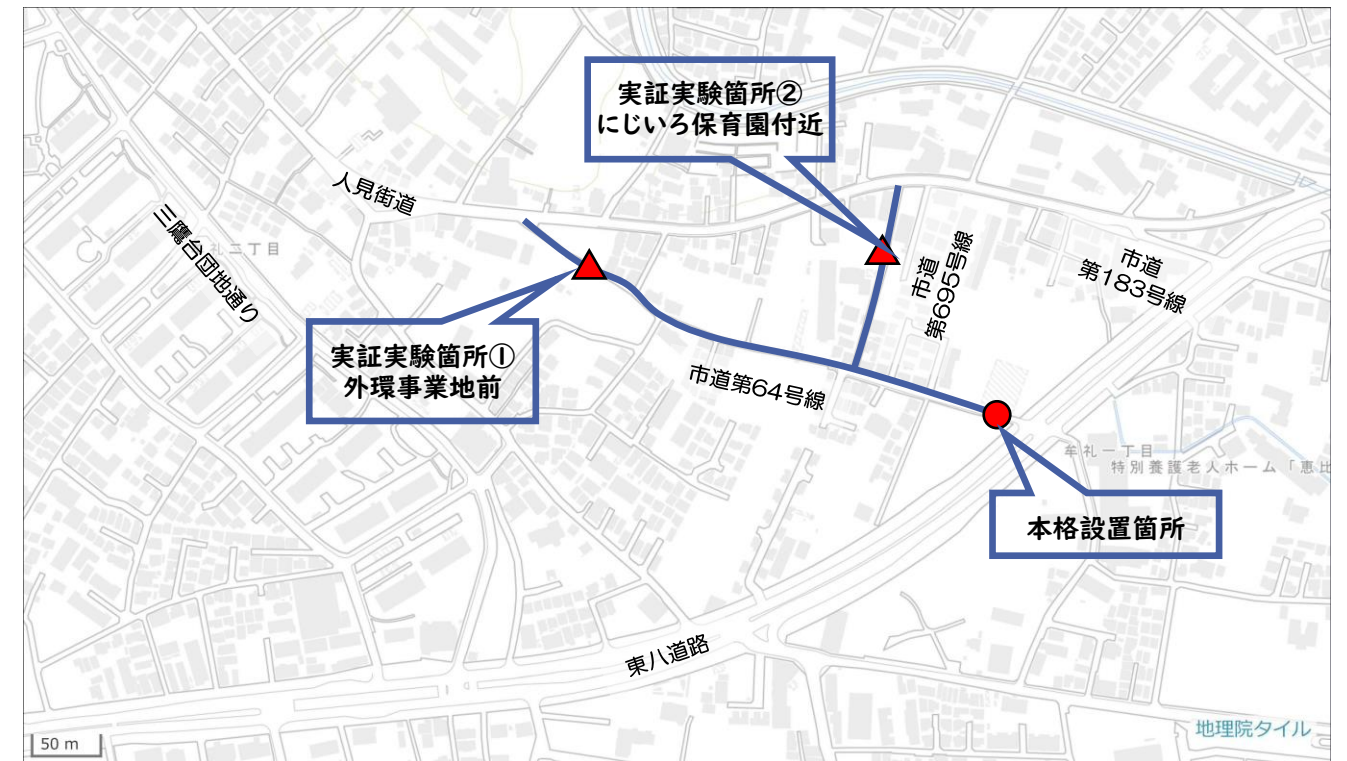
出典:国土地理院 国土地図
 データ:2025年5月1日~8月28日
 ETC2.0データ



(2) 実証実験及び本格設置時の交通状況の整理

ハンブ設置前、設置後においても平均速度は**30km/h未満**です。最も高い平均速度でも25km/h程度となっています。

➤最も平均速度が大きい本格設置付近は25.2km/hでしたが、本格設置後は**23.8km/hに減少していることから、一定程度の効果が見られました。**



路線	走行サンプル数 (サンプル数/月)	平均速度 (km/h)					
		期間1	期間2	期間3			
実証実験箇所①	東行	40.0	58.2	63.1	16.8	14.5	14.2
	西行	595.0	680.1	757.8	12.7	13.2	11.1
実証実験箇所②	北行	81.0	93.0	98.0	21.1	19.5	21.2
	南行	24.0	27.2	28.2	19.0	18.0	18.0
本格設置箇所	東行	36.0	52.6	45.9	14.5	11.4	12.5
	西行	697.0	800.4	882.4	25.2	24.4	23.8

出典:国土地理院 国土地図
 データ:2025年5月1日~8月28日ETC2.0データ

市による調査結果

(1) 走行速度調査の結果

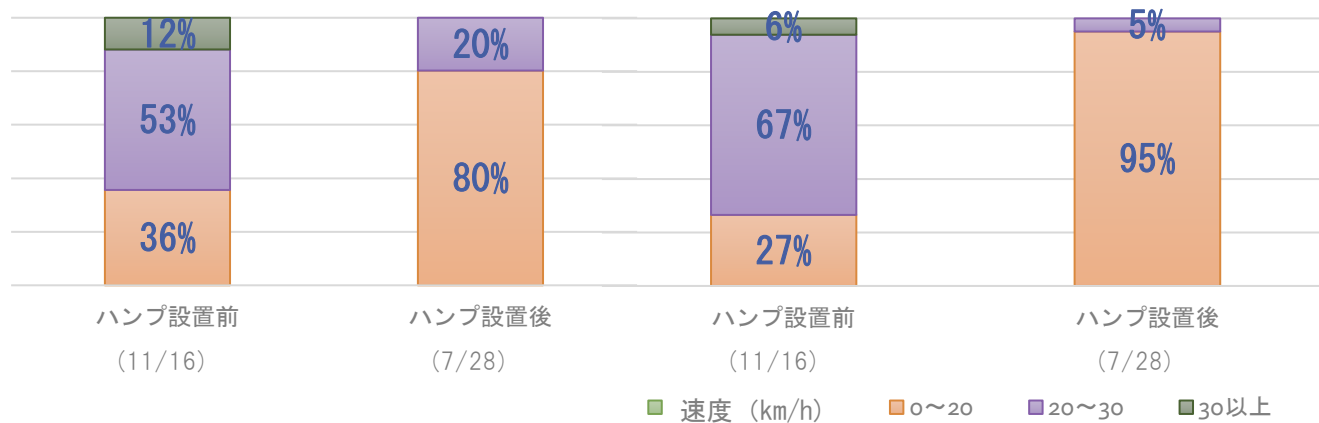
(過年度交通量調査結果より交通量の多い朝及び夕方にて定点観測)

可搬型ハンプの設置による通行車両の速度変化が検証するため、走行速度を設置前後で観測しました。

➤ 設置前では、制限速度の30 km/hを超過した車両が一定数ありましたが、設置後は30 km/hを超過した車両は（調査日1日ピーク時2時間の調査では）0%となり、走行車両数ピーク時において速度抑制に一定の効果が見られました。

実証実験箇所①
外環事業地前

実証実験箇所②
にじいろ保育園前



※令和5年度に市で実施した調査において、ハンプ設置による一定程度の交通量減少効果が見られました。そのため、令和7年度の実証実験では市独自の交通量調査は実施しませんでした。国土交通省に技術支援を依頼した、「ETC2.0データ分析」による交通量の分析はP2をご参考ください。

(2) 振動騒音調査の結果

(過年度交通量調査結果より交通量の多い朝及び夕方にて定点観測)

可搬型ハンプの設置による周囲への騒音、振動の影響を検討するため、設置前後で計測しました。

➤ ハンプ通過後バイク等の加速時のエンジン音で一過性の騒音計測値が上昇する傾向は見られましたが、騒音及び振動ともにハンプ設置による大きな変化はありませんでした。

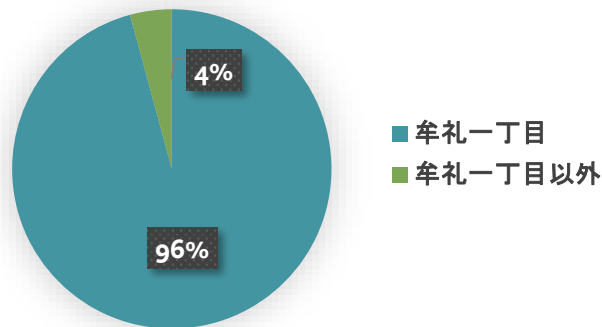
区分	時間帯	平均計測値(db)				差(db)
		設置前 (11/16・11/17)		設置後 (7/28・7/29)		
実証実験箇所① 外環事業地前						
朝	8:00~9:00	騒音	52.5	騒音	59.8	+7.3
		振動	40.9	振動	38.2	-2.7
夕	17:00~18:00	騒音	51.3	騒音	56.0	+4.7
		振動	40.1	振動	40.4	+0.3
実証実験箇所② にじいろ保育園付近						
朝	8:00~9:00	騒音	44.1	騒音	43.9	-0.2
		振動	35.9	振動	34.6	-1.3
夕	17:00~18:00	騒音	42.3	騒音	45.2	+2.9
		振動	34.6	振動	34.8	+0.2

アンケート調査の結果について

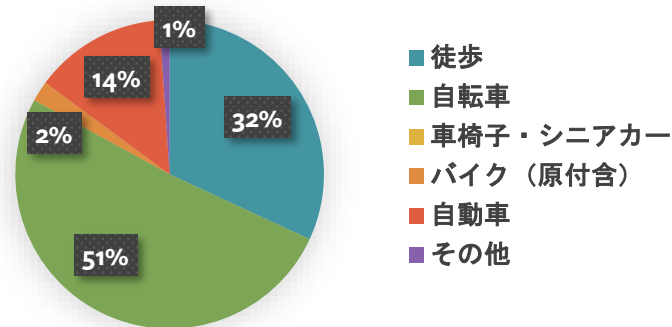
アンケートにご協力いただきありがとうございました

可搬型ハンプを設置したことによる車両走行への影響や今後の本格的なハンプ設置の検討を行っていくことを目的にゾーン30指定区域にお住まいの方々、近隣保育園や福祉施設関係の方々にアンケートを実施し、95人の皆様からご意見を頂きました。ご協力ありがとうございました。

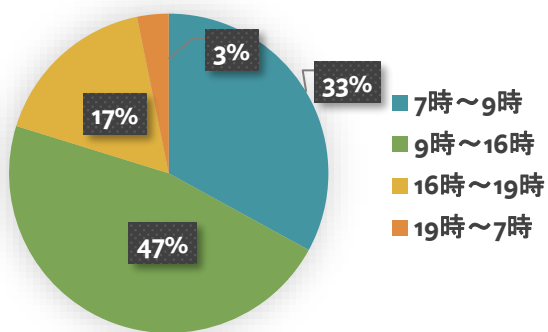
問1 あなたのお住まいを教えてください



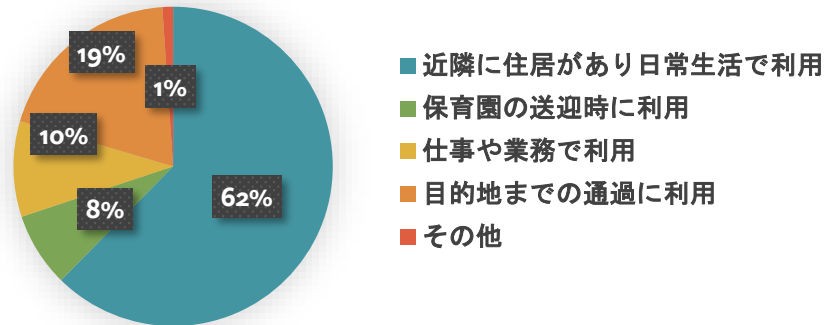
問2 可搬型（実証実験）及び本格ハンプ設置区間の道路の通行方法についてお答えください



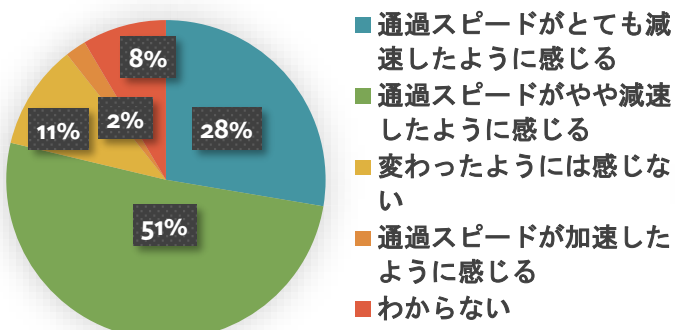
問3 最も多い通行時間についてお答えください



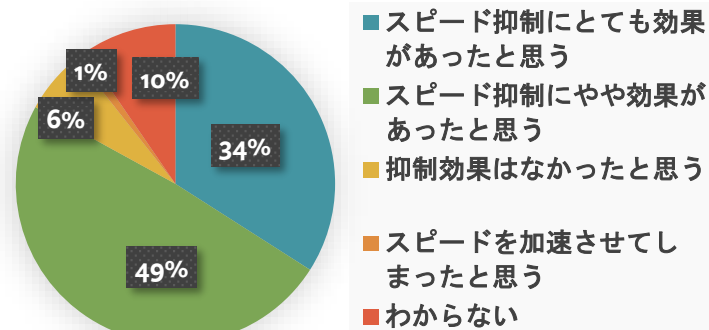
問4 可搬型（実証実験）及び本格ハンプ設置区間の道路を利用する主な目的をお答えください



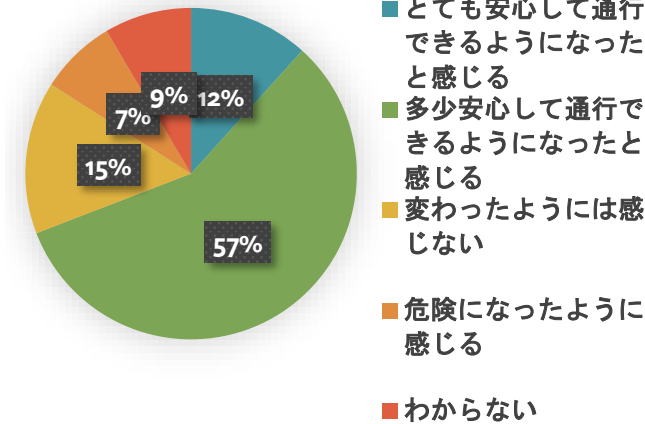
問5 可搬型（実証実験）及び本格ハンプ設置により、通行車両の通過前後のスピードは変わったと感じますか



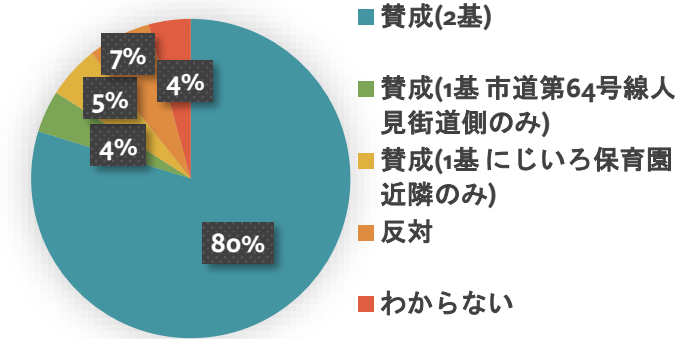
問6 可搬型（実証実験）及び本格ハンプ設置により、通行車両のスピード抑制に効果があったと思いますか



問7 可搬型（実証実験）及び本格ハンプ設置により、自転車や歩行者が安心して道路を通行できるようになったと感じますか



問8 実証実験を行った2基のハンプの本格導入（設置）に賛成ですか？



主なアンケート結果

- 可搬型ハンプ設置により通行車両のスピードが遅くなった 79%
- 可搬型ハンプ設置によりスピード抑制に効果があった 83%
- 可搬型ハンプ設置により安心して通行できるようになった 69%
- 今後の本格ハンプ導入について 賛成 89% 反対 7% (2基:80%、1基:9%)

ハンプに関する自由意見

- スピードを出す大型車が通過する際の振動に悩まされていたが、ハンプ設置によりそれが一切なくなった。恒久的な設置を望む。
- 一定の心理的效果があることは明白で、いっそうの減速効果と交通量減少効果を得るため2基設置を希望する。
- 以前は配達物の軽バン、ストライダーに乗ってくる子などのスピードが危ないと思うことが多々あったが、この頃あまりないように感じる。
- 撤去されれば、また減速する車が減って交通事故になりかねない。
- 小学生以下の子供が沢山おり、すごい勢いで走り抜ける車が多く危険なため是非設置を望む。
- 運転して通過する際、減速するようになった。効果はあると感じる。
- ハンプ設置の効果は懐疑的。
- 費用対効果があるとは思えない。
- 横にオレンジのポールが多数、ハンプ設置（今回の施策）もあって、クレームの多い地区の印象になった。とても住みづらく感じる。
- 段差により自転車乗車時に危険を感じる。事故多発エリアでない限り設置は慎重にしてもらいたい。
- 夜間の視認性を確保できるよう光るLEDをハンプ周辺に設置してもらいたい。

その他アンケートで多数頂いたご意見について



Q スクールゾーン指定による時間規制はできないのでしょうか

A スクールゾーンは、一般的に小学校から半径500m圏内の通学路を対象として警察が指定しています。当該地区は、小学校から500m圏外となっています。



Q カーナビで抜け道として表示されることを制限できないでしょうか

A 東八道路から生活道路への車両流入対策として、東京都から複数社に抜け道として表示されないよう、要望を行っております。



Q 令和5年度実証実験の時と形状を変更したのはなぜでしょうか。

A 令和5年度アンケートの中で、通行時の跳ね上がり等の危険性のご意見が複数あり、安全性が検証された国土交通省推奨の長さ6mで設置しました。



実証実験では幅3m×長さ4m（平坦部なし）でした。本格設置は幅3m×長さ6m（平坦部2m）で設置しています。アンケートの中で、「バイク走行時、平坦部がなかったことにより跳ね上がりが生じ危険性があがった」「車両の下部分を擦ってしまう」「子供を乗せながらの走行で急な凸凹で走りづらい」「車椅子利用者の送迎の際に急な勾配変化により乗車人が不安になっている」とのご意見がありました。

地域のみなさまと安全・安心なみちづくを目指し、今後も課題解決に向けた対策に引き続き取り組んでまいります。