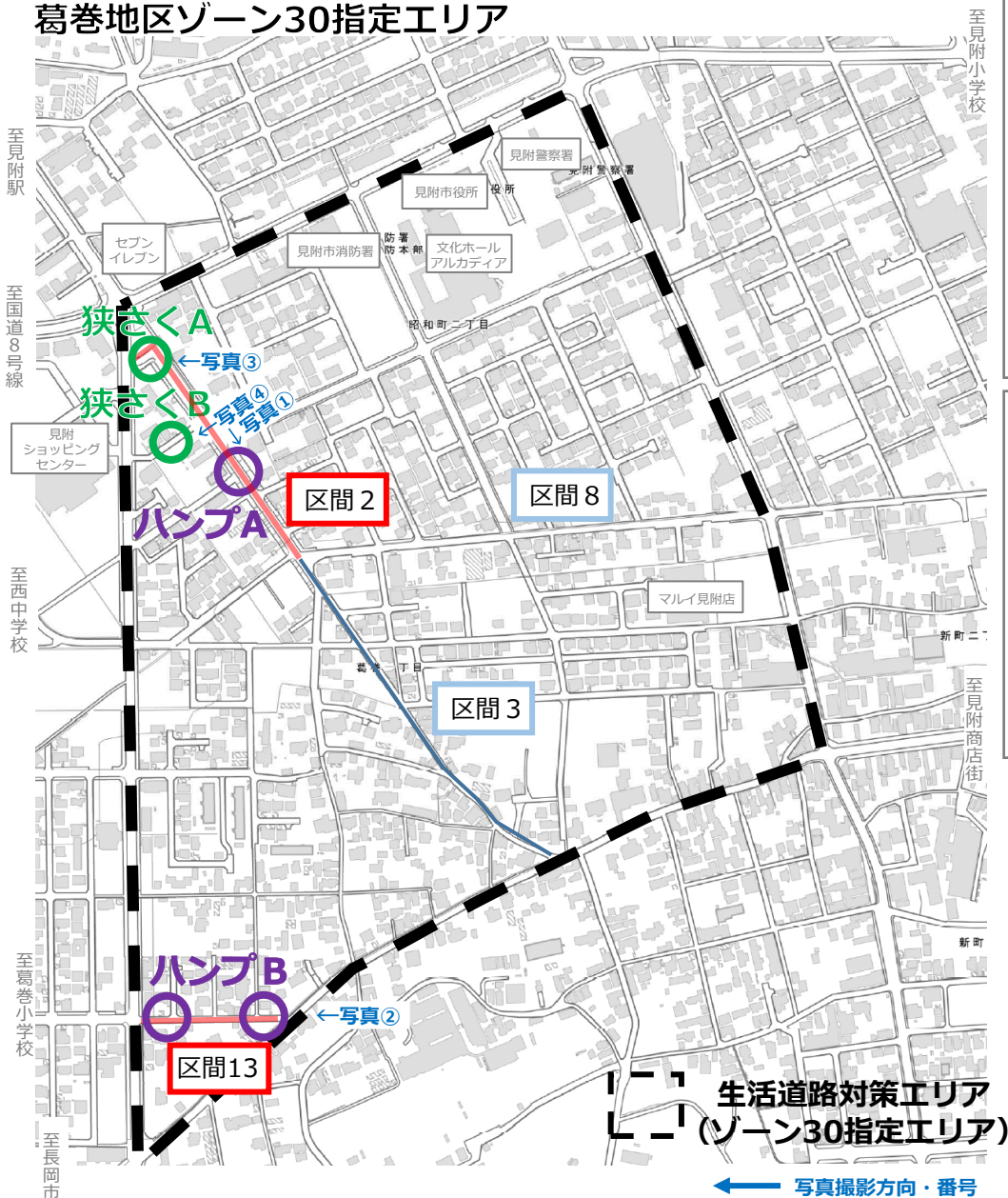


物理的デバイス（ハンプ,狭さく）の設置箇所

別紙1

今回の実証実験では、**30km/h超過の車両が最も多い区間2**と
通過交通量が最も多い区間13の2区間を対象として計画しました。

葛巻地区ゾーン30指定エリア



ハンプA

区間2

写真①



写真：国土技術政策総合研究所資料より
設置イメージ
(10cmの段差)

ハンプB

区間13

写真②



写真：(和サンセルフHPより)
設置イメージ
(5cmの段差)

設置イメージ

狭さくA

狭さくB

写真③



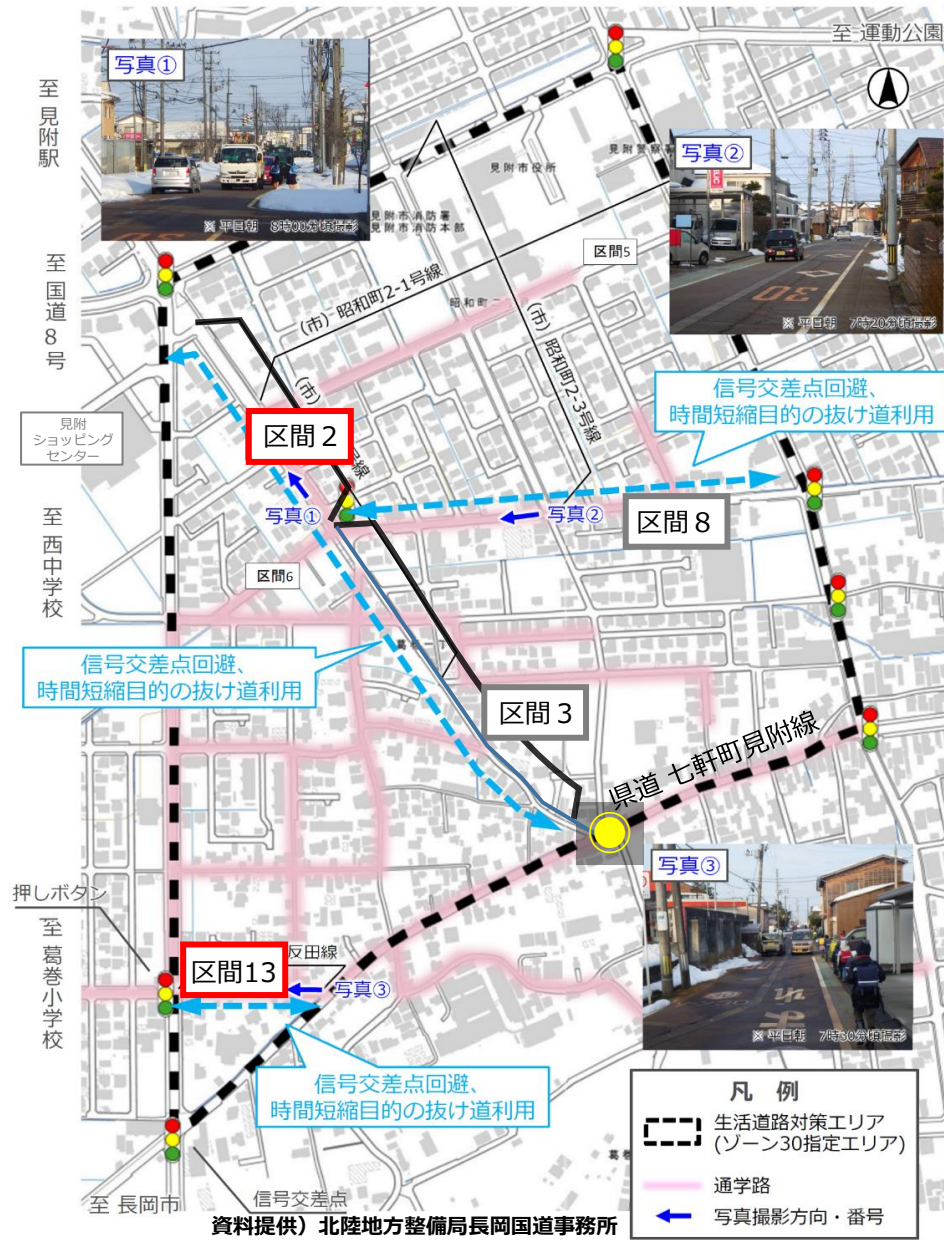
写真④



葛巻地区におけるゾーン30設定後の効果を分析

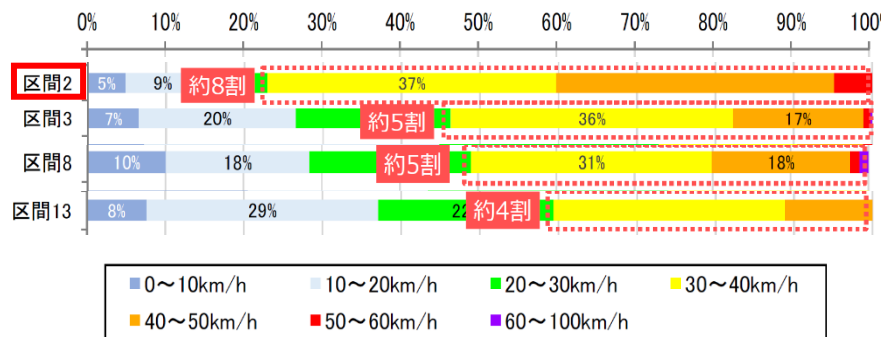
別紙2

H29年度に、葛巻地区をゾーン30のエリアに設定しました。
その後、北陸地方整備局 長岡国道事務所の協力を経て、ETC2.0°ロ-データを活用し、
車の走行速度や抜け道利用等に関する効果を分析しました。（集計期間：R3.9～R3.11）



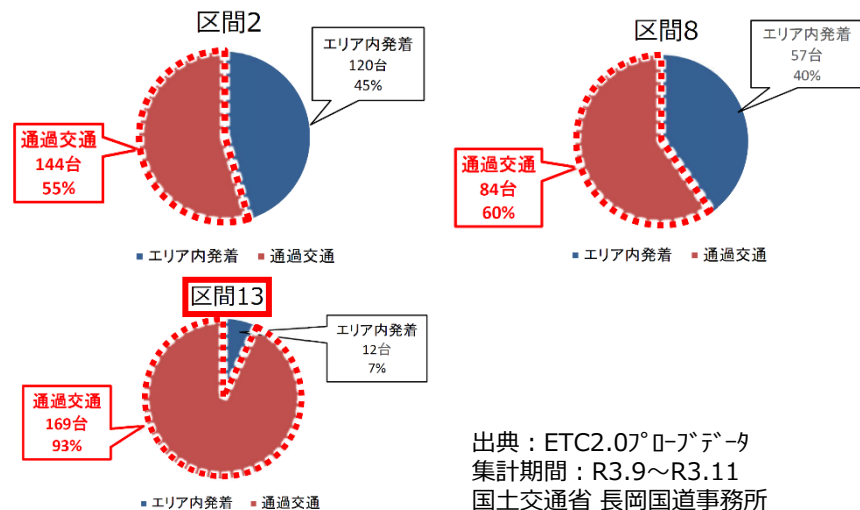
区間ごとの平均速度と走行速度の割合

区間2：30km/h超過の車両が約8割



エリア内を抜け道利用する車両の割合

区間13：約9割の車両が通過交通と考えられる。



エリア内における交通事故の把握

区間3と県道七軒町見附線との交差点にある横断歩道において、
歩行者と車の接触事故

集計期間：R元～R6（1件） 見附警察署 交通課