

- 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区間を対象に**物理的デバイス（形状が異なるハンプと狭さく）**を設置しました。

葛巻地区ゾーン30指定エリア

至見附駅

至国道8号線

至西中学校

至葛巻小学校

至長岡市

セブンイレブン

見附市役所

見附警察署

見附市消防署

文化ホールアルカディア

見附ショッピングセンター

マルイ見附店

葛巻1号線

葛巻一丁

狭さくA

区間1

狭さくB

区間2

ハンプA

ハンプB

区間13

写真撮影方向・番号

生活道路対策エリア

通学路

狭さく

ハンプ

写真撮影方向・番号

凡例

生活道路対策エリア

通学路

狭さく

ハンプ

写真撮影方向・番号

(区間1: 狭さ $\times 1$ 箇所、区間21: 狭さ $\times 1$ 箇所)

狭さく A

狭さ < B

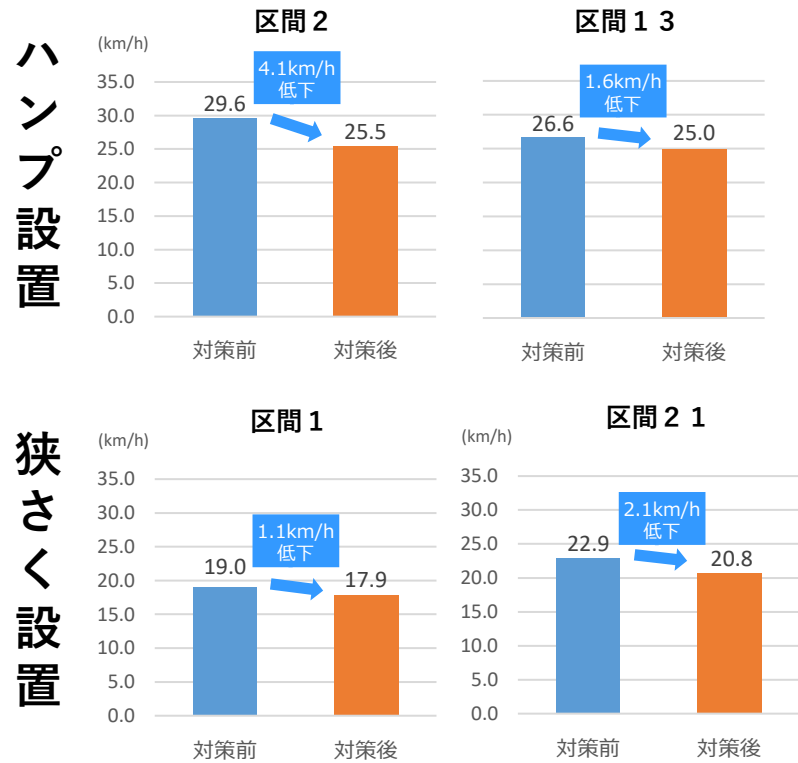
※北陸地方整備局から借用したものを設置

狭さく B

実証実験の対策効果を分析

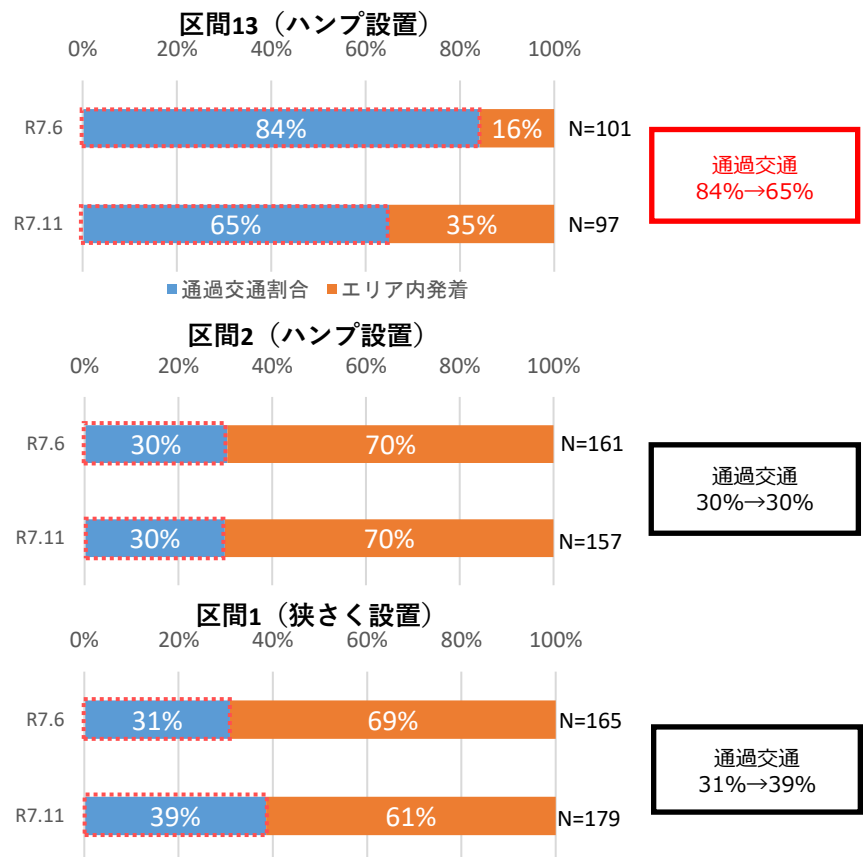
◎ 区間別平均速度

- 対策前（R7.6月）と対策後（R7.11月）の整備効果を分析しました。
- 区間別平均速度については、**対策を行ったすべての区間で速度が低下し、対象エリア内においては平均速度が30km/hを超える区間はありませんでした。**



◎ エリア内を抜け道利用する車両（通過交通）の状況

- ハンプを設置した区間13については、**対策前は84%が通過交通**でしたが、**対策後は65%となり19ポイント減少**しました。
- 東西を行き来する車両が信号交差点の回避や時間短縮目的でこの区間を抜け道利用していましたが、ハンプの設置によって利用する車両が減少したものと考えられます。**



※ 区間21（狭さく設置箇所）については、対象数が少なかったため未掲載

通過交通割合の算出方法

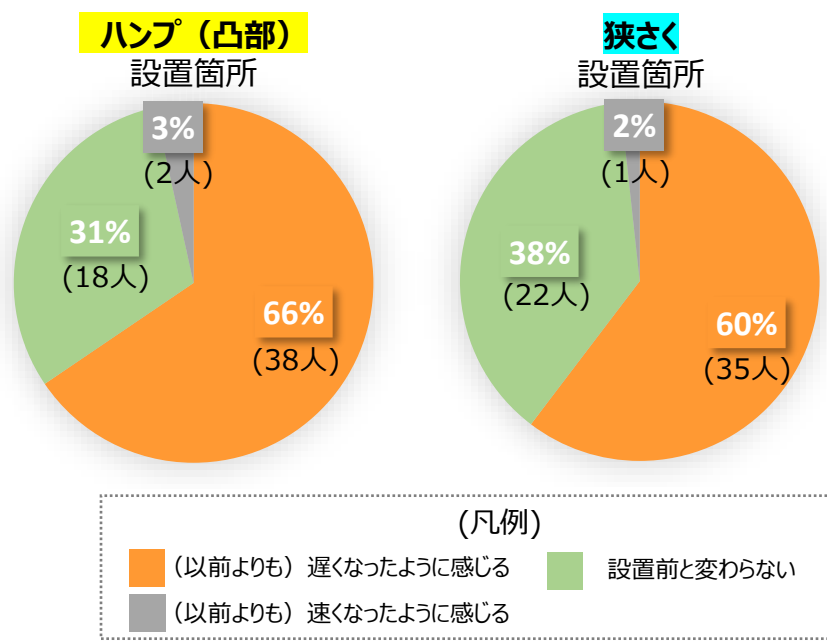
- 各路線を通過する車両を以下の2種類に分類
 - ① エリア外に起終点がある車両
 - ② エリア内に起点または終点がある車両
- ①に該当する車両を通過交通とみなし、その割合を集計

実証実験の対策効果を分析

◎ アンケート結果

- アンケートは、車のドライバー(53%)、沿線住民(29%)や歩行者(12%)のそれぞれの立場から58件の回答について集計しました。
- 物理的デバイスの設置前後の車のスピードを比較し、**6割以上の方が設置以前よりも遅くなったように感じる**との回答でした。
- また、**ハンプ設置箇所については53%が安全になったように感じる**との回答を得た一方で、**狭さくについては62%が設置前と変わらない、または逆に危険を感じるようになった**との回答でした。

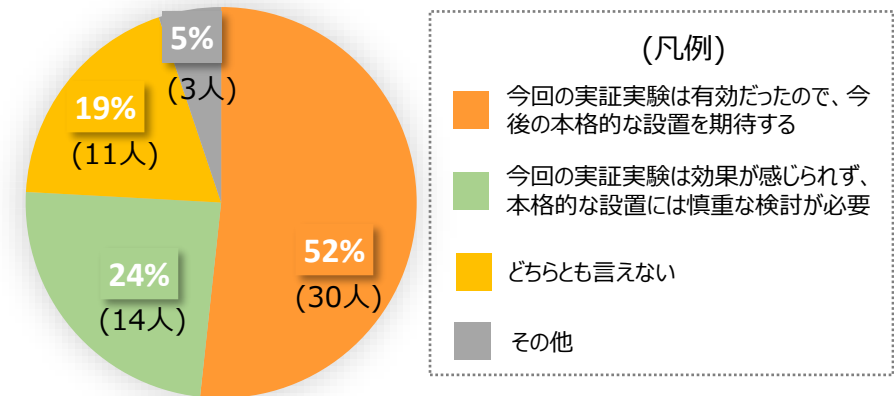
Q1.設置前後を比較し、車のスピードはどのように変化したと感じますか？



Q2.設置の前後を比較し、安全になったと感じますか？

選択肢	ハンプ (凸部) 設置箇所	狭さく 設置箇所
安全になったように感じる	53%(31人)	38%(22人)
設置前と変わらない	38%(22人)	45%(26人)
危険を感じるようになった	9%(5人)	17%(10人)

Q3.ハンプ (凸部) や狭さくの本格的な設置に向けてお聞きます。



Q4.自由意見

- 【全体を通じて】
- 通学路になっているので、車のスピードを落とすために有効だと感じる。継続して設置して欲しい。
 - 家の前は車通りが多いと感じていたため、子供が小さいこともあり、設置してもらえて良かった。
 - 雪道ではどのような様になるかも検証した方がいいと思う。滑ったり、段差が大きくなったりしては危ない。
- 【ハンプに関して】
- ハンプはスピードを落とす意識が高まり良かったと感じる。効果はあると思う。
 - ハンプとハンプの間でスピードを出す車があった。
 - 設置期間が終わったら、また通り抜けが多くなるのではないかと感じている。
- 【狭さくに関して】
- 狭さく設置箇所については設置前からスピードは遅かった。今回の設置によって、逆に危険を感じる様になった。