

速度抑制実証実験（ハンプ設置）の効果公表について

概要

実験期間：令和6年8月26日（月）～令和6年9月26日（木）
場所：市道増島線（飛騨市古川町増島町地内）
実験内容：可搬型ハンプ設置による速度抑制効果の社会実証実験
実験協力：国土交通省 中部地方整備局 高山国道事務所、岐阜県 飛騨警察署
担当課：飛騨市役所 基盤整備部 建設課



経緯

令和5年度に古川小学校の通学路となっている増島橋から増島町交差点までの間が30km速度制限区間となりました。今後の更なる交通安全対策を検討するにあたり国土交通省、警察と協力して車両の速度抑制実証実験（ハンプ設置）を行いました。

位置図



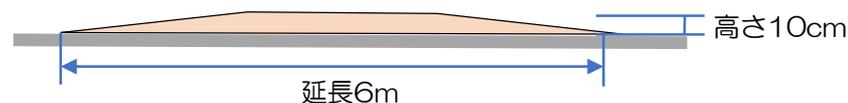
設置前



設置後

ハンプとは・・・
道路上に設けた凸部（コブ状のもの）で、生活道路等における車両の速度抑制のために設置されます。凸部により走りにくくなる為、走行速度を抑制させる効果があります。

ハンプ断面



本実験は国土交通省より可搬式ハンプをお借りして実証実験を行いました。

速度抑制実験の効果検証結果



ETC2.0収集データより速度分析等を行い以下の結果が得られました。

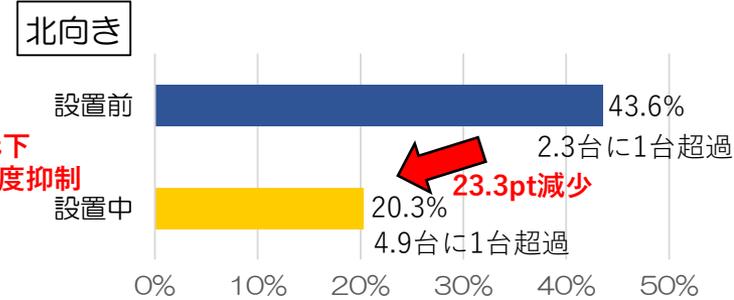
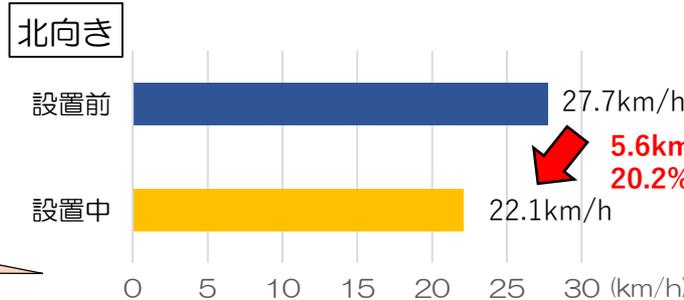
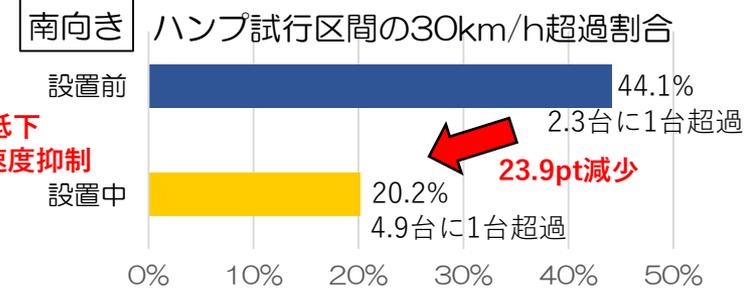
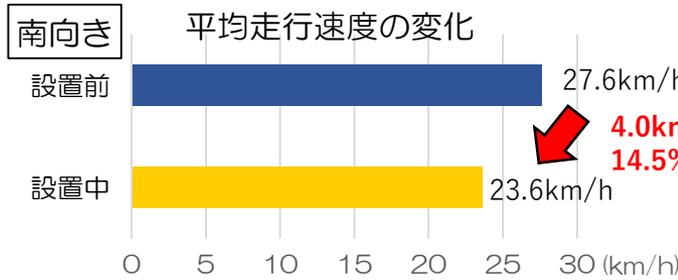
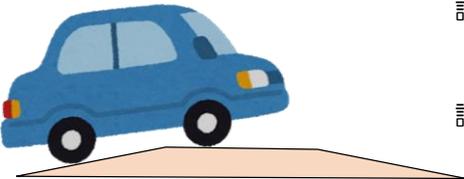
- ハンプ設置区間の車両の走行速度が**平均4.8km/h下げる効果**
- 30km/h超過車両は**5台中1台にまで減少させる効果**
- ハンプ設置区間における急ブレーキ発生率は**3割程度減少させる効果**

※ETC2.0による速度や前後加速度の挙動解析

交通量（台/月）

| | | |
|-----|----------|------------|
| 設置前 | 北向き：307台 | 南向き：636台 |
| 設置中 | 北向き：416台 | 南向き：1,125台 |

北向き：古川小へ向かう
南向き：増島交差点へ向かう



地域からの声

- ・自然に速度が下がる為、とても良いものだと感じた。
- ・ハンプが設置された直後は速度が抑えられていたが、慣れてくると徐々に速度が上がっている車が多くなったと感じた。
- ・トラックが通過すると荷台が跳ねて大きな音がする為、改善が必要。

今後の課題

- 融雪装置が塞がるため、積雪時のハンプ部の除雪の対応。
- トラック通過の荷台が跳ねるときに生じる騒音への対応。
⇒ ハンプ手前でハンプ認識と十分な走行速度を抑制させる対策が必要〔急ブレーキ抑止、騒音低減〕

ハンプ設置によるその他の効果

- ハンプの通過を避けたい大型車両等は2車線道路など幅員の広い道路へ迂回する傾向がある。