

記者発表資料

令和8年8月21日
扱い:配布をもって解禁

生活道路の速度抑制対策等について ～今年度は、新たな箇所^{みどりちょう}で積雪時を含めた実証実験を開始します～

見附市では、通学児童等の安全確保のため、警察と連携して「ゾーン30」の整備を進めてきましたが、区域内を抜け道利用する車両や、車の走行速度が速いといった課題があることから、昨年度、見附市、見附警察署及び北陸地方整備局長岡国道事務所が連携し、葛巻地区^{くずまき}で道路上に物理的デバイス（ゴム製の凸部を設ける「ハンプ」や道路を障害物で狭める「狭さく」）を仮設で設置する実証実験を行いました。通行車両^{みどりちょう}の速度抑制効果等の効果が実際に確認されたことから、今年度は緑町地区のゾーン30エリアを対象に同様の実証実験を行うことにしましたので、昨年度の実証実験の分析と併せてお知らせします。

今年度に実施する実証実験の結果を踏まえて、地域の実情に即した、より効果的な交通安全対策の本格導入を目指します。

○昨年度（令和7年度）実証実験の分析結果（別紙 P1～3参照）

昨年度に実施した葛巻地区における物理的デバイス設置に関する実証実験の分析結果※を公表します。 ※対策前（R7.6月）と対策後（R7.11月）

<主な分析結果と成果>

ポイント1：対策を行ったすべての区間で車両の走行速度が低下しました。

ポイント2：抜け道利用が多い区間13では、対策によって通過車両の割合が19ポイント減少しました。

ポイント3：アンケート調査において、6割以上の方が設置以前よりも車のスピードが遅くなったように感じると回答がありました。

<確認された課題>

ハンプの設置区間において、冬期間の消雪パイプの効果や凍結に対する安全性の確保に不安を感じるとの意見もあり、降雪期の継続的な検証が必要です。

○令和8年度の実証実験の概要（別紙 P4参照）

- 1) 実験期間：令和8年10月6日(火)から令和9年1月29日(金)まで
- 2) 実施場所：見附市緑町地区ゾーン30エリア内（^{あつたまち}熱田町地内）
- 3) 対策内容：仮設のハンプ3箇所を設置し、対策前後の車の走行速度や交通量の変化、対策箇所の周辺にお住まいの住民や歩行者、ドライバー等へアンケート調査を実施し、有効性を確認します。
なお、設置場所の付近には、注意を促すため看板等も設置します。
- 4) 設置場所の選定理由：
現地は^{なぎの}名木野小学校の通学路であり、かつ南中学校にも近いことから^{ずいしょうばし}瑞祥橋の子どもの利用が多い路線です。近年、県道長岡見附線における瑞祥橋の架け替えに伴い交通形態に変化が生じ、実証実験予定路線を抜け道として利用する車が増加傾向にあることから、車の速度超過等に不安を感じた沿線住民より、市や警察に対策の検討の要望があったものです。

○今後の進め方

昨年度（令和7年度）実証実験の分析結果における「確認された課題」を踏まえ、今年度の実証実験においては、冬期における消雪パイプの効果や凍結に対する安全性の確保についても併せて検証します。

今年度の検証結果も踏まえ、昨年度に実施した葛巻地区などで物理的デバイスの設置に関する整備計画を地域住民と合意形成を図りながら策定していく予定です。

お問い合わせ先

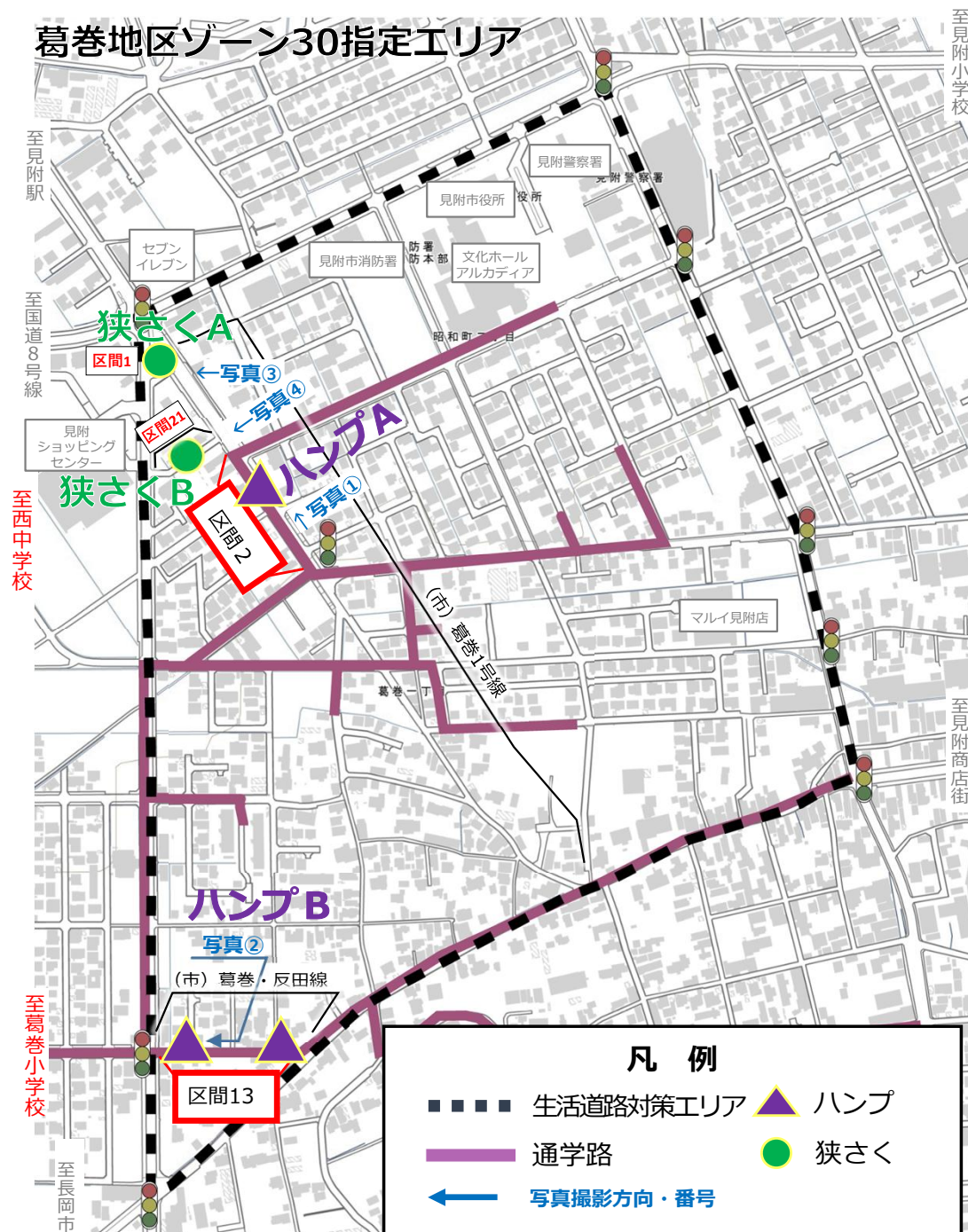
- ▶ 実証実験全般、効果検証（アンケート結果）に関すること
見附市 建設課 計画工務係 ☎0258-62-1700（内線244）
- ▶ 交通規制に関すること
見附警察署 交通課 ☎0258-63-0110
- ▶ 効果検証（交通分析）に関すること
国土交通省 北陸地方整備局 長岡国道事務所 管理第二課 ☎0258-36-4553

R7年度 物理的デバイス設置に関する実証実験（分析結果）

別紙

- 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



●実施概要

箇所：見附市葛巻地区

期間：令和7年10月7日～12月19日（74日間）

ハンプ設置：3箇所

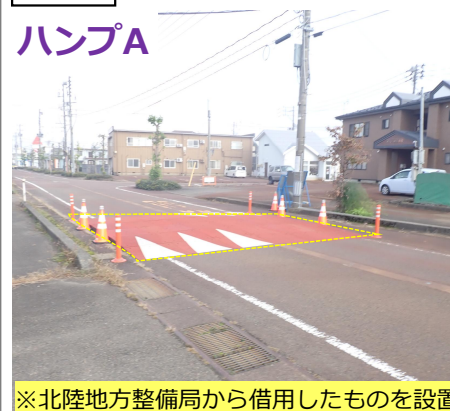
（区間2：ハンプA×1箇所、区間13：ハンプB×2箇所）

狭さく設置：2箇所

（区間1：狭さく×1箇所、区間21：狭さく×1箇所）

写真① 区間2

ハンプA



写真② 区間13

ハンプB



写真③ 区間1

狭さくA



写真④ 区間21

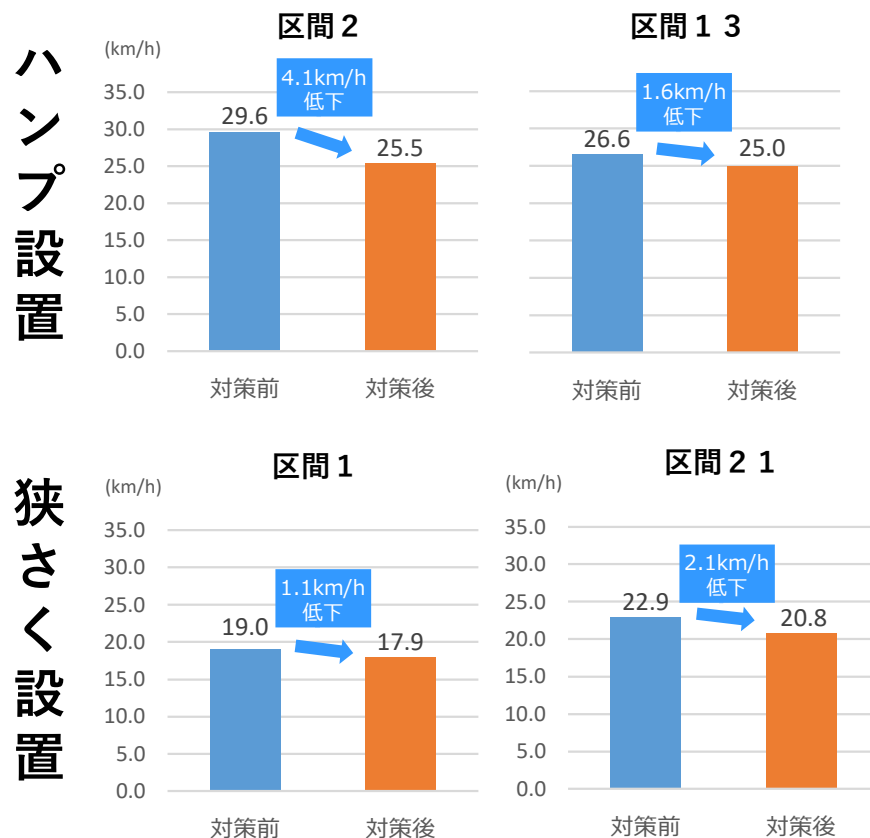
狭さくB



実証実験の対策効果を分析

◎ 区間別平均速度

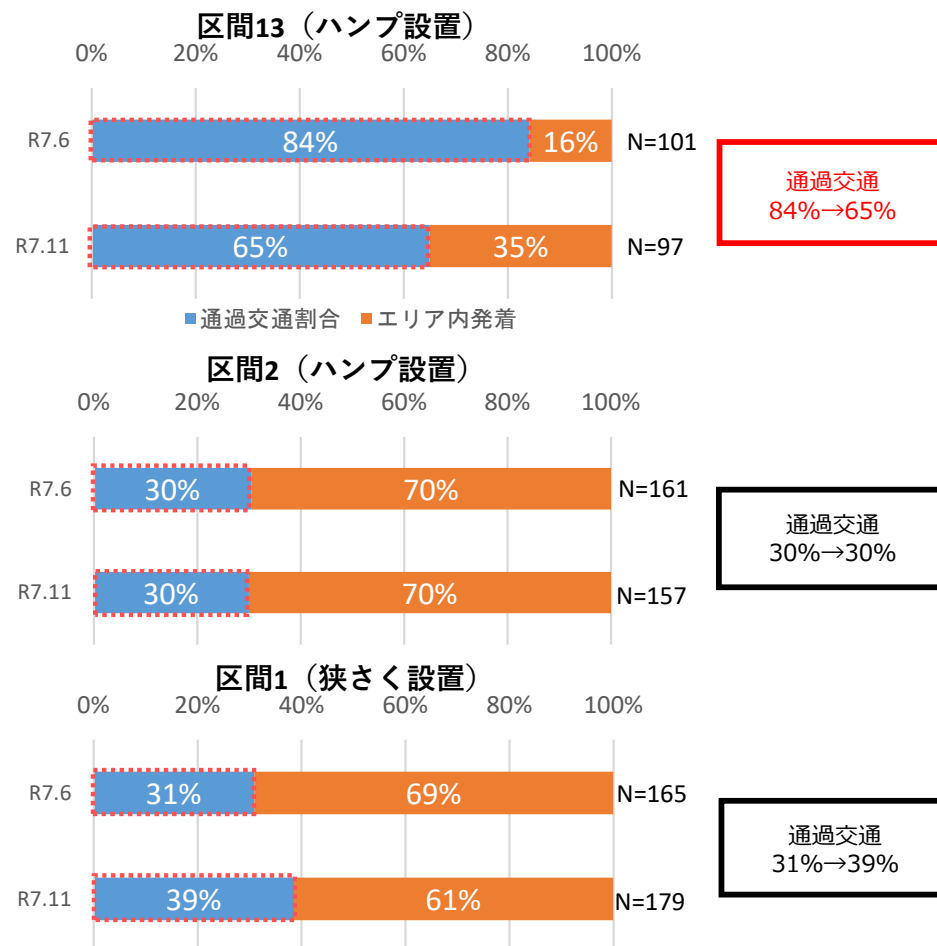
- 対策前（R7.6月）と対策後（R7.11月）の整備効果を分析しました。
- 区間別平均速度については、**対策を行ったすべての区間で速度が低下し、対象エリア内においては平均速度が30km/hを超える区間はありませんでした。**



出典：長岡国道事務所提供のETC2.0プローブ情報（対策前 R7.6月，対策後 R7.11月）

◎ 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

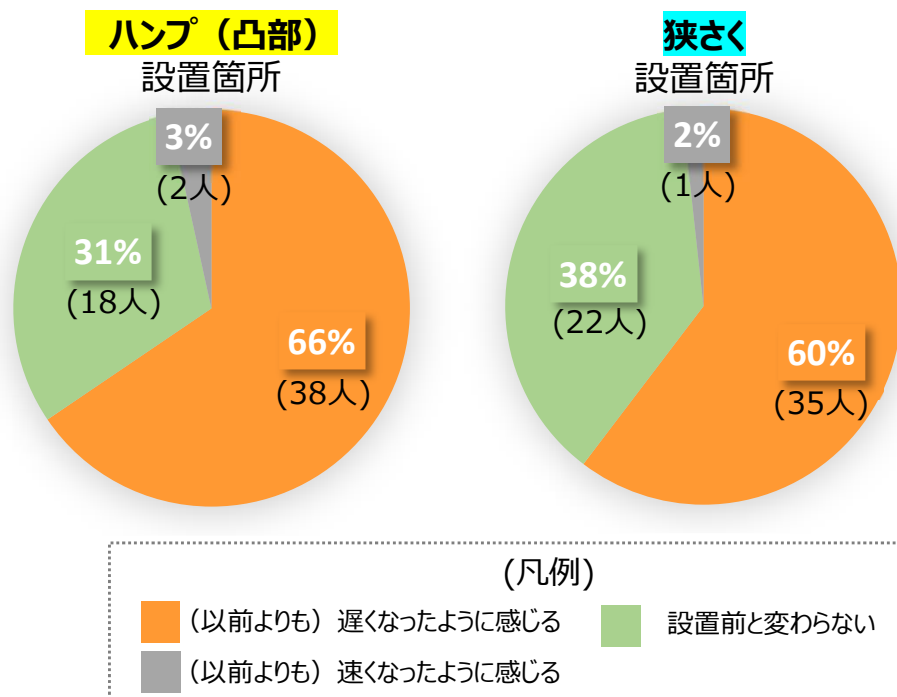
- 各路線を通過する車両を以下の2種類に分類
 - エリア外に起終点がある車両
 - エリア内に起点または終点がある車両
- ①に該当する車両を通過交通とみなし、その割合を集計

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。

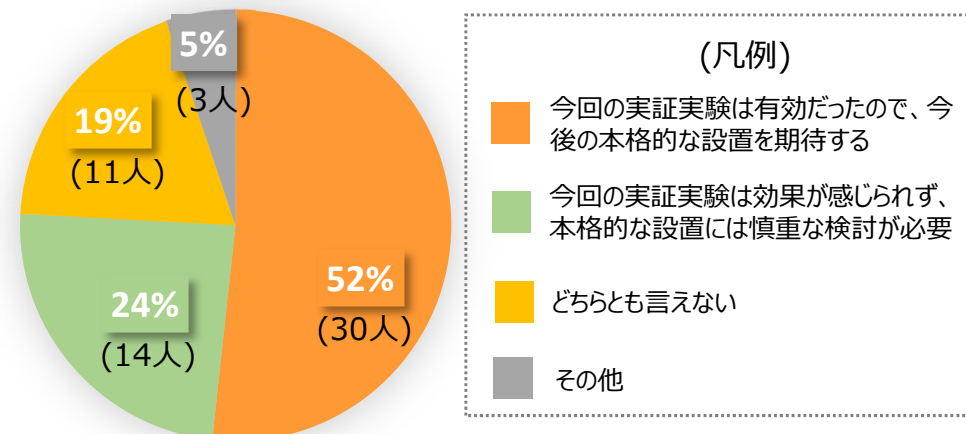
Q1.設置前後を比較し、車のスピードはどのように変化したと感じますか？



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】

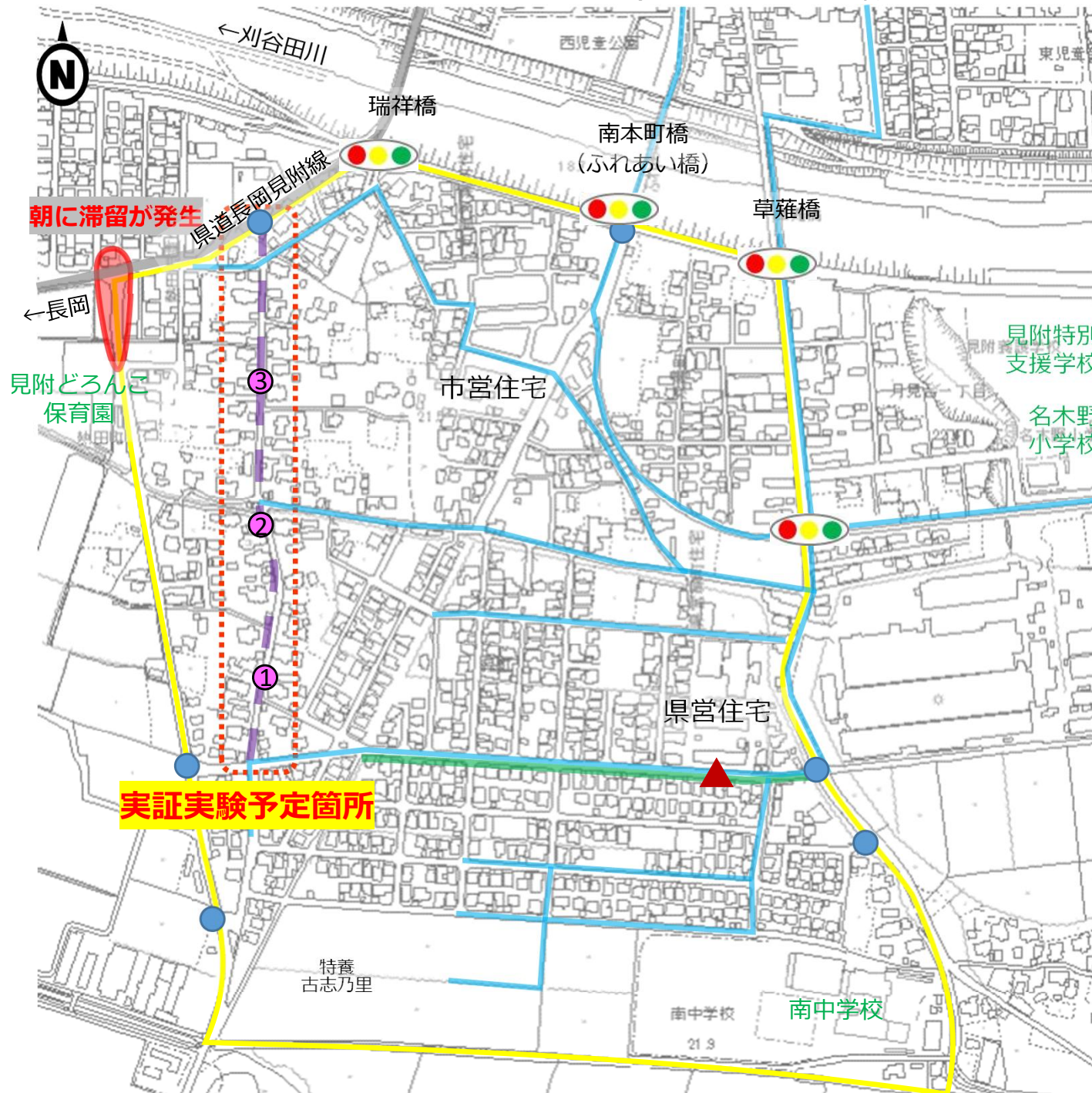
- ハンプはスピードを落とす意識が高まり良かったと感じる。効果はあると思う。
- ハンプとハンプの間でスピードを出す車があった。
- 設置期間が終わったら、また通り抜けが多くなるのではないかと感じている。

【狭さくに関して】

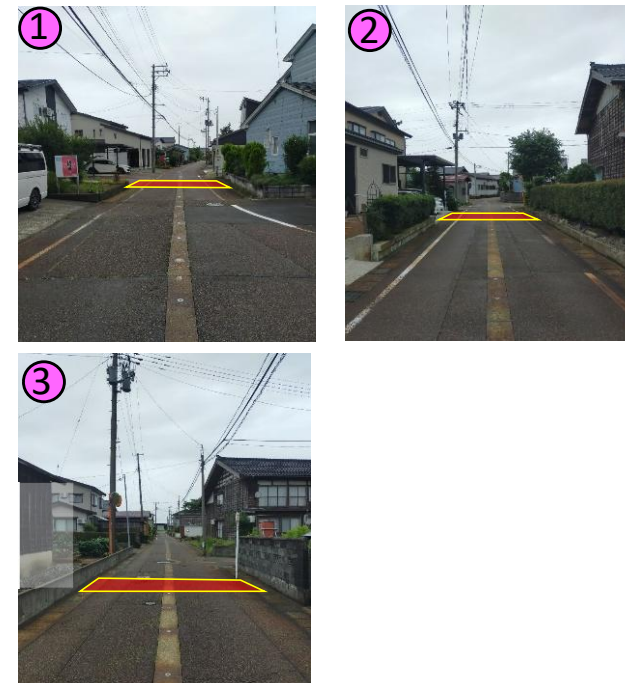
- 狭さく設置箇所については設置前からスピードは遅かった。今回の設置によって、逆に危険を感じる様になった。

R8年度 物理的デバイス設置に関する実証実験

◎ 見附市緑町地区（ゾーン30エリア内）における整備概要図



実証実験予定箇所（現地写真）



<凡例>

- : ゾーン30の区域
幹線道路に囲まれた区域を指定
- : 通学路 — : 車の抜け道動線
- : 検討範囲

<対策済みの内容>

- : 入口標識 — : グリーンベルト



▲ : 狭さく

