

# 1.仮設ハンプの実験結果について

## ○速度調査結果

可搬型ハンプの設置により、走行速度は半分程度まで低下した。  
交通量は概ね同程度であった。

R8.12.24 定例記者会見資料  
関上地区の交通安全対策  
①仮設ハンプ実証実験結果  
土木課作成

表 調査日時

調査日	事前：R6.10.2（水） 事前：R6.10.15（木）
時間	調査：7:00～19:00 読取：7:00～18:00※

※18時台は夜間で読み取り精度が低下しているため、集計より除外した。

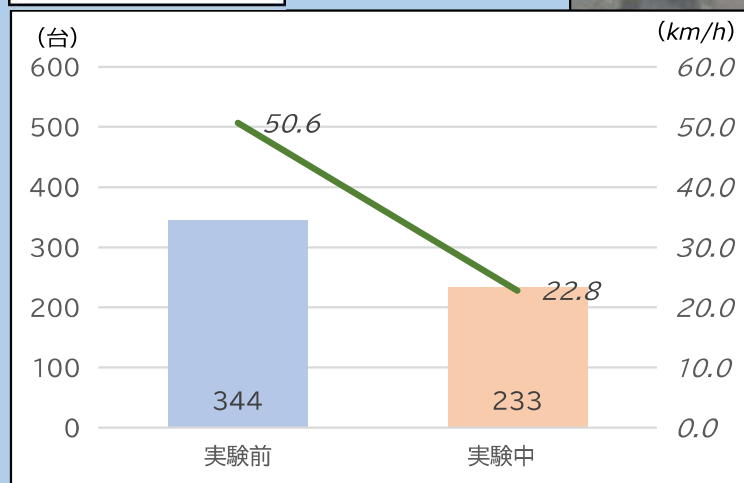
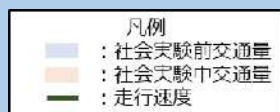


図 西⇒東方向の結果

※離合した車両として、可搬型ハンプ直近10mの走行速度が10km/h以下のものは除外した。



図 計測方向

出典：©NTTインフラネット、Maxar Technologiesを加工して使用

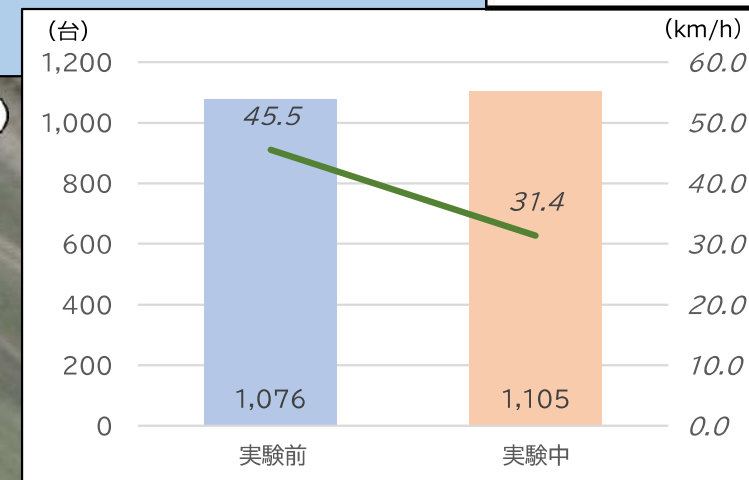


図 東⇒西方向の結果

※離合した車両として、可搬型ハンプ直近10mの走行速度が10km/h以下のものは除外した。

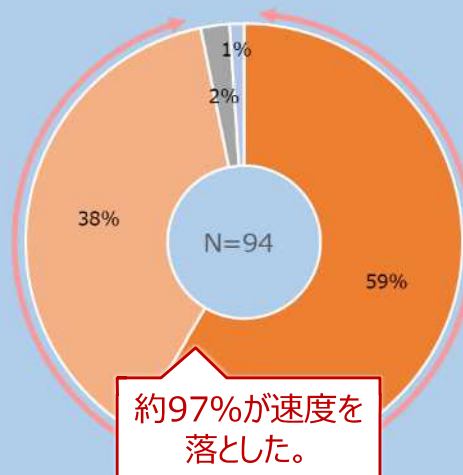
# 1.仮設ハンプの実験結果について

## ○住民アンケート調査結果

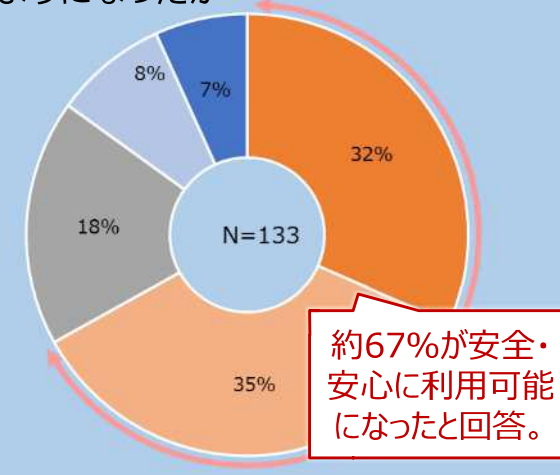
表 調査概要

調査時期	令和7年11月6日（木）～17日（月）
配布・回収方法	配布方法：全戸ポスティング（11月6日に実施） 回収方法：Web または 公民館・集会所の回収箱へ投函
回収数	回収数：139回答 （Web：99回答、紙：41回答） 回収率：19.8%（139/700※）※配布数

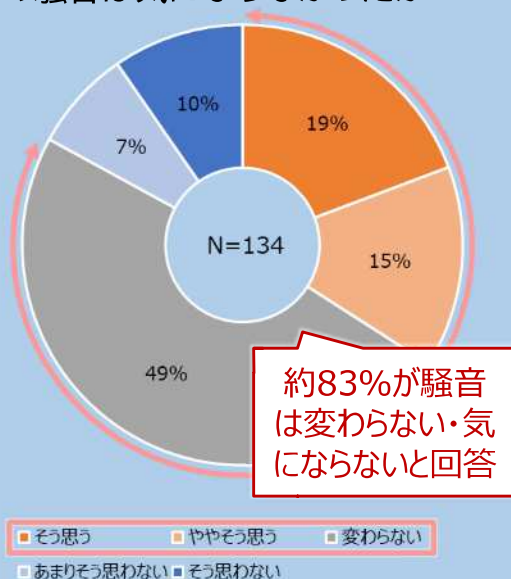
Q:仮設ハンプを実際に走ってみて、速度を落としましたか。



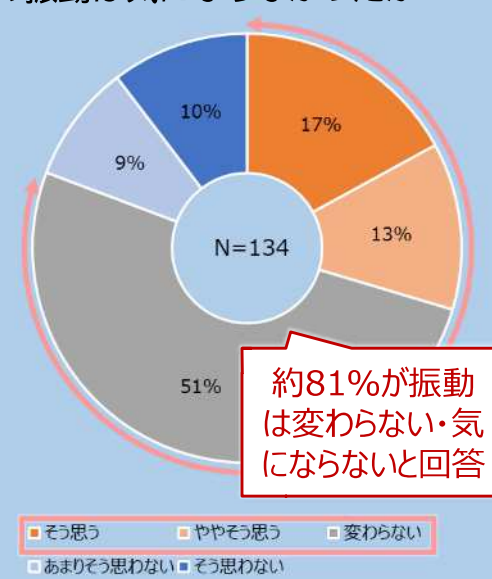
Q:自動車の速度が落ち、自転車や徒歩で安全・安心に利用できるようになったか



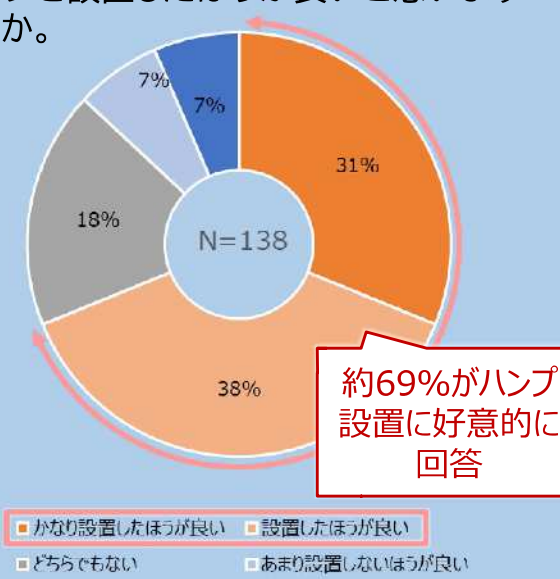
Q:設置前と比較してハンプ周辺の騒音は気にならなかったか



Q:設置前と比較してハンプ周辺の振動は気にならなかったか



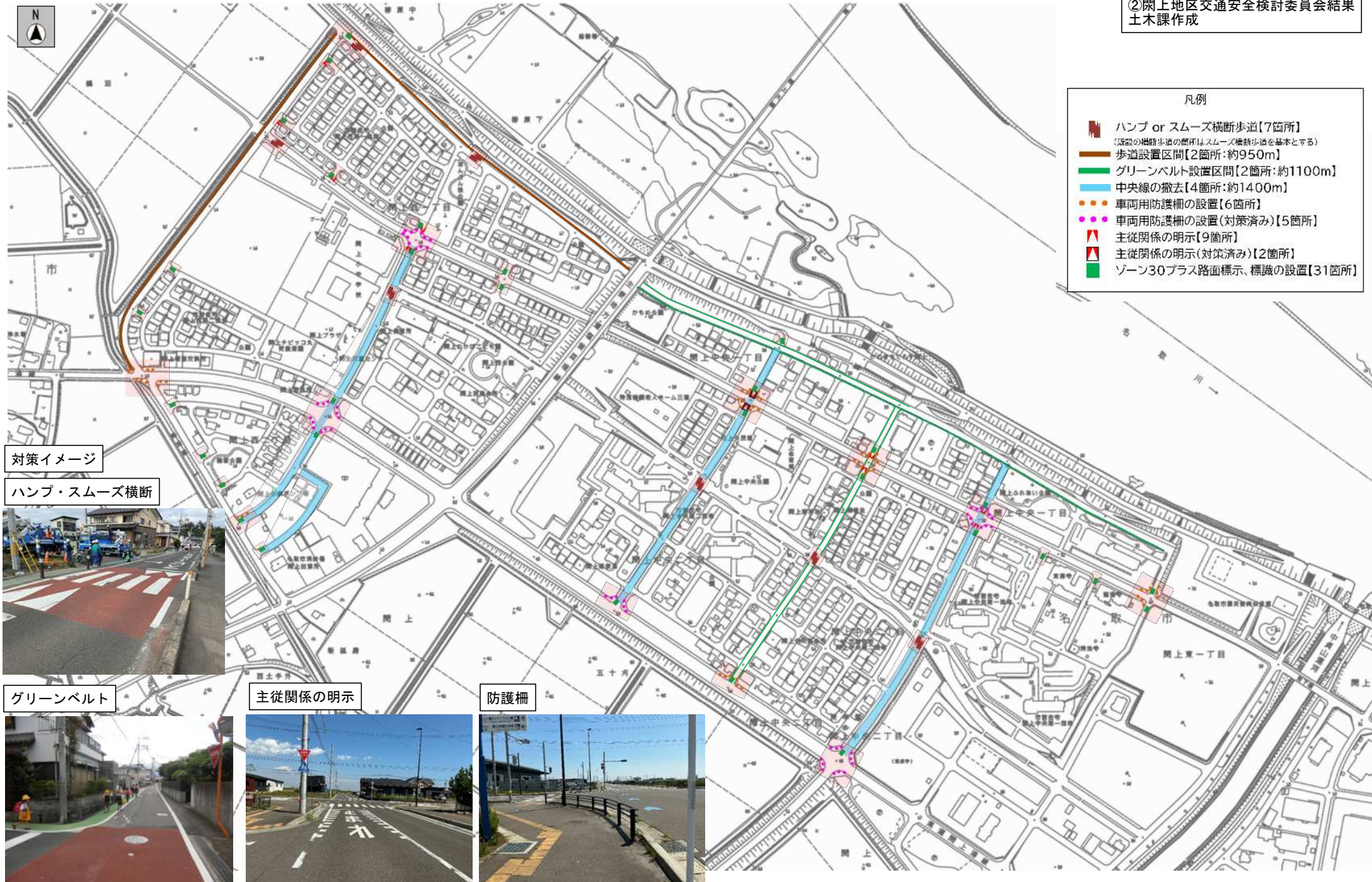
Q:今後対策する場合、地区内にハンプを設置したほうが良いと思いますか。





# 閑上地区交通安全整備 平面図

R8.12.24 定例記者会見資料  
閑上地区の交通安全対策  
②閑上地区交通安全検討委員会結果  
土木課作成







国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

R8.12.24 定例記者会見資料  
関東地区の交通安全対策  
③中高生の安全安心な自転車通学  
に向けた取り組み  
土木課作成

令和7年12月18日  
道路局環境安全・防災課

## 中高生の安全・安心な自転車通学に向けた取り組みを進めます ～先行対策地区において、センサーによる注意喚起など新技術を活用～

中高生の自転車通学中の安全・安心を確保するため、関係機関が連携して、車両接近感知センサーと電光掲示による注意喚起、携帯アプリを活用した危険箇所での注意喚起など、新技術を活用した面的な交通安全対策を開始します。

- 中高生の交通事故の死傷原因の約8割は自転車乗車中であり、そのうち約6割が通学中に発生している状況にあります。
- このため、中高生の自転車通学中の安全・安心の確保に向けて、学校、警察、道路管理者等の関係者が連携した面的な交通安全対策を、今般、順次開始することにしました。
- 具体的には、先行対策地区において以下の取り組みを実施する予定です。

### <実施予定の取り組み>

- ① 地域課題の把握・分析
  - ・人流データを活用したA I分析による潜在的事故リスク箇所把握
  - ・道路データプラットフォーム（道路DPF）上での事故データの公開
- ② 対策の実施
  - ・車両接近感知センサーと電光掲示による注意喚起
  - ・携帯アプリを活用した危険箇所での注意喚起
- ③ 対策の検証・改善
  - ・携帯アプリで取得した走行データを活用した分析・追加対策立案
  - ・A Iを活用したカメラ映像の分析による自転車と自動車の挙動の把握

- 先行対策地区の取り組み結果を踏まえて、来年度以降、全国の他地域へも展開し、中高生の自転車通学中の交通安全対策を更に推進していきます。

### <添付資料>

- 別紙1 中高生の自転車通学中の交通安全対策の強化イメージ
- 別紙2 先行対策地区における対策イメージ
- 別紙3 中高生の自転車通学中の事故

### <問い合わせ先>

道路局 環境安全・防災課 道路交通安全対策室 北村（内線 38104）  
大住（内線 38129）

TEL：代表（03）5253-8111、直通（03）5253-8907

# 中高生の自転車通学中の交通安全対策の強化イメージ

別紙1

## ①地域課題の把握・分析

これまで

- ・学生からの聞き取りで作成したヒヤリハットマップ等に基づき課題把握・分析を実施  
※多様なデータによる定量的な分析が不十分

実施予定の取り組み **+** 強化

- ・AI分析による潜在的事故リスク箇所把握
- ・道路DPF上での事故データの公開

### 取り組み例

群馬県前橋市 R7年度中(予定)

人流データも活用し、AI分析することで、潜在的な事故発生リスク箇所を把握



国土交通省道路局 R7年度中(予定)

警察庁の事故データ(5年分)を道路DPF※の地図上で可視化し、市町村等の事故データを活用した対策を支援



自転車の事故の図化により、視覚的に事故件数・内容が把握可能

コード	区分	記号(例)
1	人対車両	▲ 101
21	車両相互	■ 85
41	車両単独	● 78

※道路データプラットフォーム(道路DPF)とは、道路関連のデータを一元的に集約し、誰もが幅広く活用できることを目的として構築されたデータ活用基盤のこと。

## ②対策の実施

これまで

- ・看板や路面表示による注意喚起、自転車通行空間の整備等の対策を実施  
※最新技術の活用が不十分

実施予定の取り組み **+** 強化

- ・車両接近感知センサーと電光掲示による注意喚起
- ・携帯アプリを活用した危険箇所での注意喚起

### 取り組み例

宮城県名取市 R8.秋頃～(予定)

脇道からの車両の接近をセンサーで感知し、電光掲示で注意喚起



京都府京都市 R8年度中(予定)

携帯アプリを活用し、自転車で危険箇所付近に近づいた際に注意喚起を実施



## ③対策の検証・改善

これまで

- ・生徒へのアンケート、ヒアリング等により対策の効果検証を実施  
※最新技術の活用が不十分

実施予定の取り組み **+** 強化

- ・携帯アプリで取得した走行データを活用した分析・追加対策立案
- ・AIを活用した対策前後の挙動の把握

### 取り組み例

群馬県前橋市 R8.秋頃～(予定)

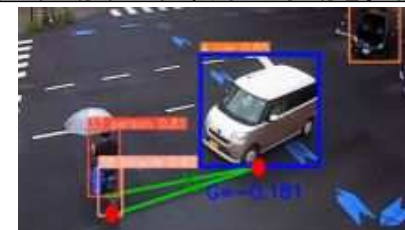
携帯アプリで取得した走行データを活用し、効果的な分析や追加対策の立案を実施



※トヨタ・モビリティ基金との連携取組

京都府京都市 R8.夏頃～(予定)

AIを活用したカメラ映像の分析により、対策前後の自動車や自転車の挙動を把握



# 先行対策地区における対策イメージ(宮城県名取市(閑上地区))

ゆりあげ

別紙2

- 名取市閑上地区は、幹線道路から地区内の生活道路に通過交通が流入し、自動車と自転車の事故やヒヤリハットが発生。
- 出会い頭事故が発生しやすい見通しの悪い無信号交差点における車両接近感知センサーと電光掲示による注意喚起、左折巻き込み事故が発生しやすい交差点における注意喚起看板や路面標示等により、通学路の安全対策を実施。

## ■位置図



## ■出会い頭事故のイメージ



## ■対策イメージ

＜車両接近感知センサーと電光掲示による注意喚起＞



## ■位置図(詳細)



＜注意喚起看板＞



＜路面標示＞

