

# ハンプと狭さを交互に設置



# 協議会で動画を活用・ハンプ体験会を実施



## 広域図



背景の地図の出典: 国土地理院

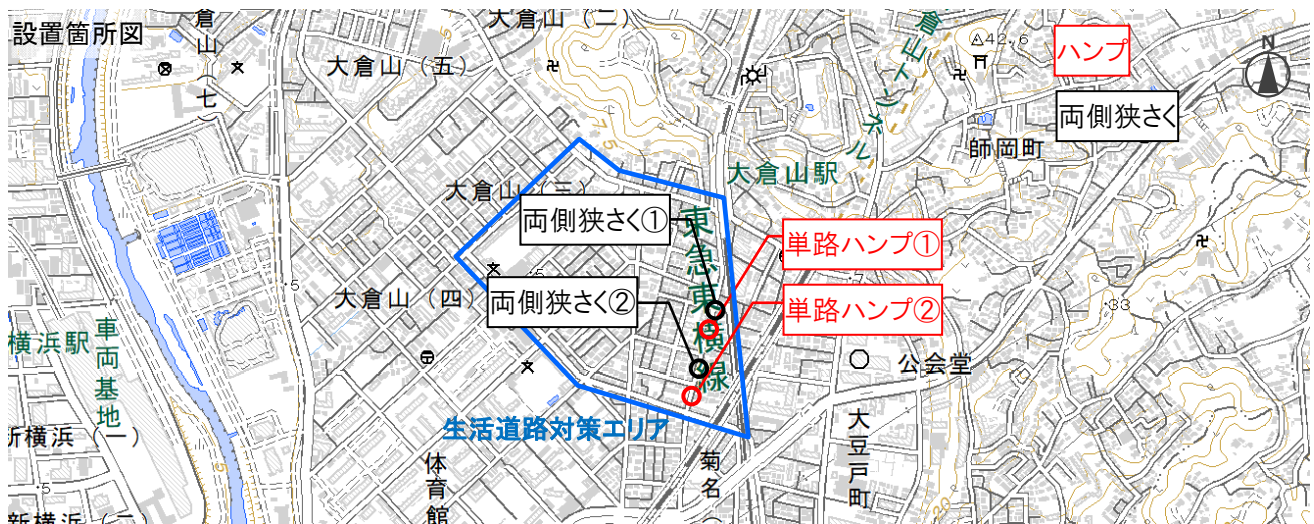
登録状況	生活道路対策エリア(区域)
対策の内容	ハンプ、両側狭さく設置
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 事故発生件数が多い</li> <li>➤ 走行速度が高い区間があり、急ブレーキも多く発生</li> <li>➤ 交差点を横断通行する児童が多い</li> </ul>

設置の  
特徴

# ハンプと狭さを交互に設置

## ハンプ・狭さくの概要【社会実験】

### 設置箇所



背景の地図の出典: 国土地理院

### 設置内容

	内容	備考
箇所数	4箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>単路ハンプ 2箇所</li> <li>両側狭さく 2箇所</li> </ul>
実施時期	2017年10月5日～11月1日	
ハンプ・狭さくの形状	<b>【ハンプ】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>平坦部の長さ 2m</li> <li>ハンプの高さ 10cm</li> <li>傾斜部の勾配 平均 5%</li> </ul> <b>【両側狭さく】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>狭小部の幅員 3m(両側狭さく)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>技術基準を参考</li> <li>可搬型ハンプ設置</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>技術基準を参考</li> </ul>
構造及び付属施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>路側帯のカラー化</li> <li>ゴム製ポール</li> <li>仮設看板、自発光板</li> </ul>	
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆住宅地で間口が多い中、連続的な設置が可能となるようハンプと狭さくを<b>選定</b></li> <li>◆ハンプ設置箇所の車道部を狭め(4→3m)、狭さくの効果も狙う。既存の路側帯を狭めない形状とした</li> <li>◆可搬型ハンプは路側帯と段差が生じるため、ゴム製ポールを設置して注意喚起</li> </ul>	

設置状況【社会実験】

単路ハンプ①



概観



ゴム製ポール



通行状況

単路ハンプ②



概観



仮設看板



通行状況

設置状況【社会実験】

両側狭さく①



概観



ゴム製ポールと自発光鋲



ハンプと狭さくの連続設置

両側狭さく②



概観



通行状況



仮設看板

合意形成  
のポイント

協議会で動画を活用・ハンパ体験会を実施

対策実施状況と合意形成の概要

対策実施状況  
(道路管理者の動き)

合意形成の概要

生活道路対策エリア登録 (2016.2)



社会実験 (2017.10.6~2017.11.1)  
・ハンパ 2 箇所、両側狭さく 2 箇所



本格設置 (2019.2)  
・ハンパ 2 箇所、両側狭さく 1 箇所、  
片側狭さく 1 箇所

2017.2 対策検討会(第1回)

- ・生活道路が抱える課題と背景
- ・ETC2.0 プローブデータの活用による課題抽出



現地を撮影した動画により、地域の課題を共有  
ETC2.0 プローブデータの分析結果を提示し、地域の課題をわかりやすく説明



対策メニューを紹介したことにより、対策に関する住民の懸念事項を早めに把握

2017.9 対策検討会(第2回)

- ・速度抑制対策案
- ・エリア内における対策案の提示

ハンパ体験会



仮設ハンパの実物を体験してもらうことで、社会実験時の懸念事項の一部を事前に解消

2018.1 対策検討会(第3回)


- ・社会実験の概要
- ・ビデオ・アンケート調査による効果検証結果



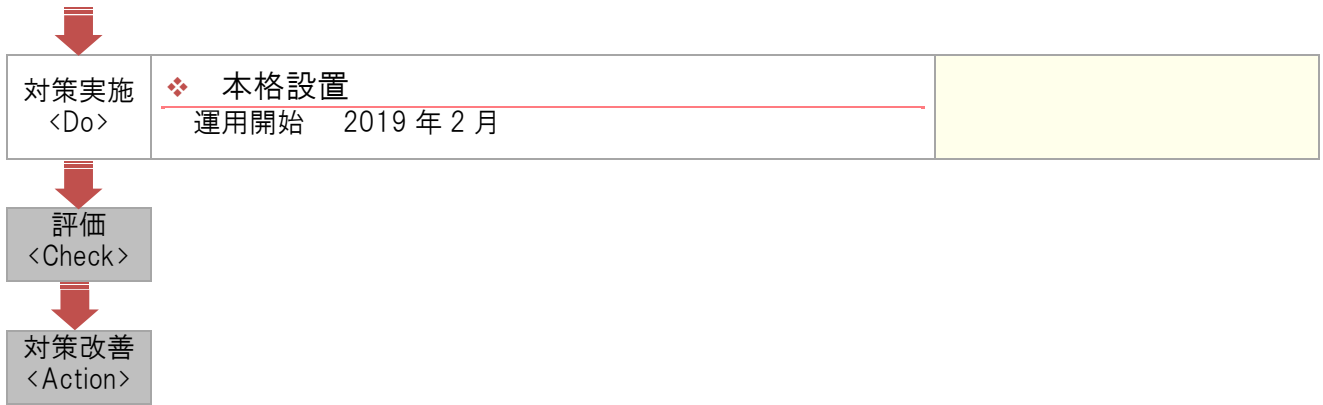
本格設置後の状況

写真提供:横浜市

## PDCA 中での合意形成の内容とポイント

段階	説明手法・内容	道路管理者の考える合意形成のポイント 
現況調査 計画策定 <Plan>	❖ 対策検討会(第1回) 実施日 2017年2月28日 参加者 地域代表者、PTA、警察、国交省、横浜市 学校関係者 提示資料 生活道路が抱える課題と背景 県内及び大倉山3丁目地区の事故発生状況 エリア内のETC2.0プローブデータの分析結果 安全対策メニューの紹介	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 着手段階で検討会を行ったことで、多様な関係主体を広く集めた検討会を組織でき地域の実情に応じた検討がスムーズに進んだ。地域の代表者には、事前に説明を行った</li> <li>• 地区の現況のビデオ映像を用いて、児童の通学時における危険な状況等の問題意識を共有</li> <li>• ETC2.0プローブデータの分析結果を提示し、地域の課題をわかりやすく説明</li> <li>• 対策メニューを紹介したことにより、対策に関する住民の懸念事項を早めに把握できた(高齢者の自転車利用へのハンプの影響、運搬業者への狭さくの影響など)</li> </ul>
	❖ 交通安全対策ニュース vol.1 発行 2017年3月 内容 対策検討会(第1回)結果	
	❖ 対策検討会(第2回)・ハンプ体験会 実施日 2017年9月27日 参加者 地域代表者、PTA、警察、国交省、横浜市、学校関係者 提示資料 前回検討会の振り返り、速度抑制対策案、 エリア内における対策案の提示 内容 ハンプ体験	
	❖ 交通安全対策ニュース vol.2 発行 2017年10月 内容 対策検討会(第2回)の結果	
	❖ 記者発表 実施日 2017年10月3日 内容 生活道路の安全性向上のため、ハンプ等の試行的 設置による実証実験の実施 ～大倉山3丁目(横浜市港北区)におけるビッグデータを活用した安全対策～	
	❖ 社会実験 実施日 2017年10月5日～2017年11月1日 内容 ハンプ2箇所、狭さく2箇所を設置	
	❖ 対策検討会(第3回) 実施日 2018年1月30日 参加者 地域代表者、PTA、警察、国交省、横浜市 提示資料 前回検討会の振り返り、社会実験の概要、 ビデオ調査、アンケート調査による効果検証	
	❖ 交通安全対策ニュース vol.3 発行 2018年3月 内容 対策検討会(第3回)結果、社会実験結果	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 仮設ハンプの実物を体験してもらうことで、社会実験時の懸念事項の一部を事前に解消でき、地域が取組に対し前向きになった</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 実験対象範囲の住民には、個別訪問</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>【社会実験の概要】</b>                      出典：横浜市 HP                      (大倉山3丁目地区車両速度抑制対策検討会)  <a href="https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/doro/anzenshitsu/torikumi/seikatsu-anzen.html">https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/doro/anzenshitsu/torikumi/seikatsu-anzen.html</a></p> </div>	





### 合意形成における道路管理者からみた特筆事項

円滑な検討に結びついた点	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 着手段階で検討会を行ったことで、多様な関係主体を広く集めた検討会を組織でき、地域の実情に応じた検討ができた。</li> <li>◆ 対策実施前には、近隣住民に再度説明を実施。</li> </ul>
考えられる今後の工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 社会実験から対策実施までに期間があき、再度説明するのに時間を要した。</li> <li>◆ 期間をあげず対策することで、理解を得やすい。</li> </ul>