

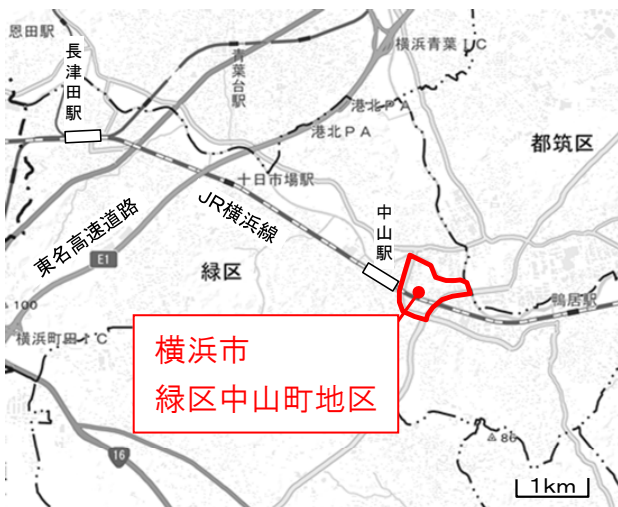
同一路線に4種類のハンプや狭さく



情報が確実に伝わっているか逐次確認



広域図



背景の地図の出典:国土地理院

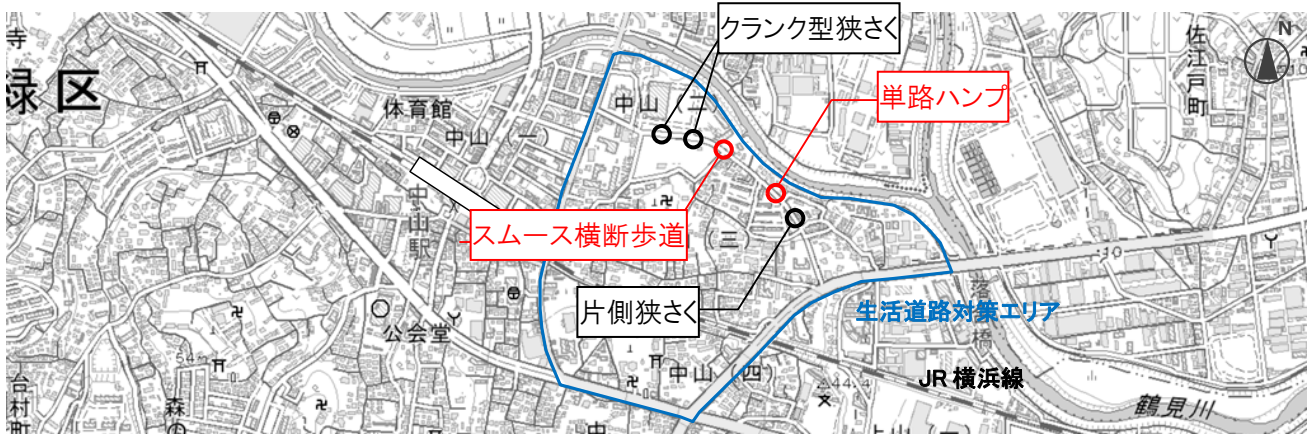
| | |
|-------|--|
| 登録状況 | 生活道路対策エリア(区域) |
| 対策の内容 | スムーズ横断歩道、ハンプ、クランク型狭さく及び片側狭さく設置 |
| 備考 | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 抜け道利用が多い (利用交通の約 78%) ▶ 30km/h 以上の車両が多い ▶ 対策区間内での交通事故は 5 件/3 年 |

設置の
特徴

同一路線に4種類のハンプや狭さく

ハンプの概要【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 | 2 箇所 | <ul style="list-style-type: none"> スムーズ横断歩道 1 箇所 単路ハンプ 1 箇所 | | | | | | |
| 実施時期 | 2018 年 11 月 20 日～12 月 17 日 | | | | | | | |
| ハンプの形状 | <table border="1"> <tr> <td>スムーズ横断歩道</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 平坦部の長さ 4m ハンプの高さ 10cm 傾斜部の勾配 平均 5% </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 技術基準を参考 可搬型ハンプ設置 </td> </tr> <tr> <td>単路ハンプ</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 平坦部の長さ 2m ハンプの高さ 10cm 傾斜部の勾配 平均 5% </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 技術基準を参考 可搬型ハンプ設置 狭さくを併用 </td> </tr> </table> | スムーズ横断歩道 | <ul style="list-style-type: none"> 平坦部の長さ 4m ハンプの高さ 10cm 傾斜部の勾配 平均 5% | <ul style="list-style-type: none"> 技術基準を参考 可搬型ハンプ設置 | 単路ハンプ | <ul style="list-style-type: none"> 平坦部の長さ 2m ハンプの高さ 10cm 傾斜部の勾配 平均 5% | <ul style="list-style-type: none"> 技術基準を参考 可搬型ハンプ設置 狭さくを併用 | |
| スムーズ横断歩道 | <ul style="list-style-type: none"> 平坦部の長さ 4m ハンプの高さ 10cm 傾斜部の勾配 平均 5% | <ul style="list-style-type: none"> 技術基準を参考 可搬型ハンプ設置 | | | | | | |
| 単路ハンプ | <ul style="list-style-type: none"> 平坦部の長さ 2m ハンプの高さ 10cm 傾斜部の勾配 平均 5% | <ul style="list-style-type: none"> 技術基準を参考 可搬型ハンプ設置 狭さくを併用 | | | | | | |
| 構造及び付属施設 | <ul style="list-style-type: none"> ゴム製ポール 仮設看板 自発光鈹 | | | | | | | |
| 技術的な工夫 | <p>◆設置箇所の特性に応じて形状を選定</p> <p>◆可搬型ハンプを使用することで、交通量が多い中でも通行止めを実施せずに施工</p> <p>【スムーズ横断歩道】</p> <p>◆マウントアップされた歩道であったため、横断者の段差解消と車両の速度低減の双方を狙えた</p> <p>◆可搬型ゴム板上に路面用テープで横断歩道を表示</p> <p>【単路ハンプ】</p> <p>◆路側帯(既設でグリーンベルトあり)を除いた車道部分(W=4m)をハンプ化し、路側帯との境界にゴム製ポールを設置することで、狭さくの効果も狙った</p> <p>◆横断歩道手前に設置し、横断歩道に対する速度抑制を狙った</p> | | | | | | | |

設置状況【社会実験】

スムーズ横断歩道



概観



通行状況



歩道への擦り付け

単路ハンプ



概観



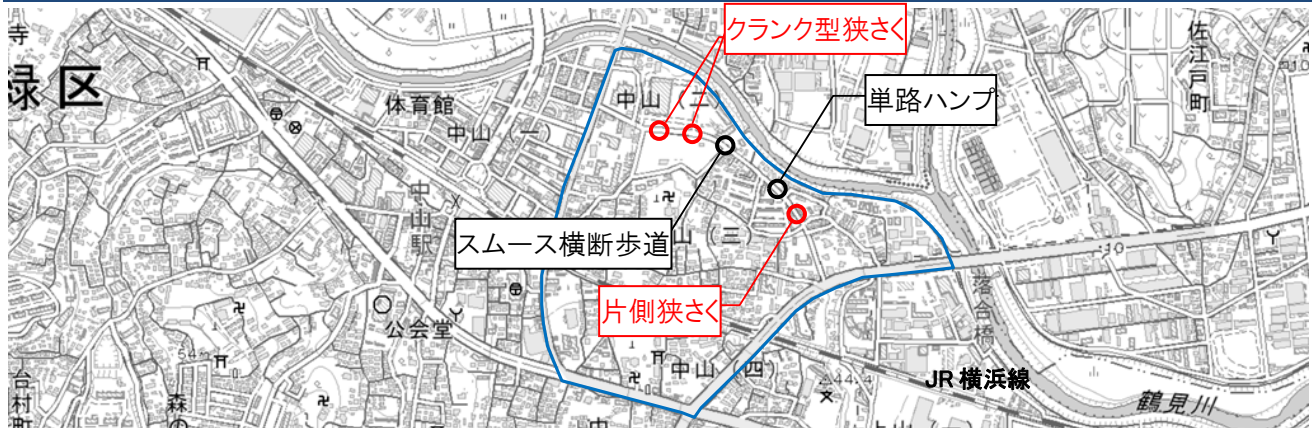
通行状況



狭さくの併設


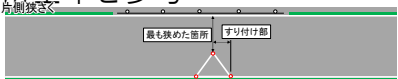
狭さくの概要【社会実験】

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 | 2箇所 | | <ul style="list-style-type: none"> クラック型狭さく 1箇所 片側狭さく 1箇所 |
| 実施時期 | 2018年11月20日～12月17日 | | |
| 狭さくの形状 | クラック型狭さく | 狭小部の幅員 3m 狭さく相互の間隔 23m 最も狭めた箇所の延長 3m すりつけ部の延長 各1.5m | <ul style="list-style-type: none"> 技術基準を参考  |
| | 片側狭さく | 狭小部の幅員 3m すりつけ部の延長 各1m | <ul style="list-style-type: none"> 技術基準を参考  |
| 構造及び付属施設 | <ul style="list-style-type: none"> 区画線及びゴム製ポール 仮設看板及び自発光鋌 路面表示(「ゆずりあい」) | | <ul style="list-style-type: none"> 区画線は仮設 自発光デリネータは三角コーンで設置 路面表示「ゆずりあい」は実験後も残置 |
| 技術的な工夫 | <p>◆設置箇所の特性に応じて形状を選定</p> <p>【クラック型狭さく】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆見通しのよいやや長めの直線部であるため、ある程度の距離での速度抑制が見込めるクラックを採用 ◆同時に、抜け道の入口付近に仮設看板を設置することで、当該道路への流入抑制や、区間全体の安全意識向上を狙った ◆クラック型狭さく相互の間隔は、大きすぎるとクラック走行の効果が損なわれるため、車両の通行軌跡を踏まえ既存の出入口を阻害しない範囲で極力狭く設定 <p>【片側狭さく】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆対策箇所付近は、道路勾配が急(10%程度)であり、ハンプではすり付け部の勾配が8%以上になってしまうことから狭さくによる速度低減策を計画 ◆付近の交差点の滞留と沿道の車の乗り入れを考慮し、狭さくの延長が短い三角形で計画 | | |

設置状況【社会実験】

クランク型狭さく



概観



狭小部幅員 3m



ゆずりあいの状況

片側狭さく



概観



路面表示



ゆずりあいの状況

合意形成
のポイント

情報が確実に伝わっているか 逐次確認

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(2018.6)



2018.8 協議会(第1回)

- 中山町地区の状況、課題の共有
- 交通安全対策メニューの紹介



協議会の結果は「協議会ニュース」として配布。配布前に自治会で説明し、情報が確実に伝わったことを確認

2018.10 協議会(第2回)

- 課題と対策方針(ビデオ調査結果)
- 社会実験の進め方

社会実験(2018.11.20~12.17)

- ハンプ2箇所(スムーズ横断歩道、単路部)
- 狭さく2箇所(クランク型、片側)


※近隣の住民には、個別訪問して説明

2019.1 協議会(第3回)

- 効果検証、アンケート結果の報告

本設置に向けて検討中(2019.2時点)

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> | ❖ 協議会 (第1回 中山町地区における交通安全対策協議会) 実施日 2018年8月31日 参加者 自治会、学校関係者、警察、横浜市、国土交通省(オブザーバー) 提示資料 中山町地区の現状と課題 対策メニューの紹介、今後のスケジュール | <ul style="list-style-type: none"> 協議会以前から自治会との連携、事前説明等を行い、地域の意向を集約できた ビッグデータを活用した課題の提示により、対策の必要性を明確に伝えることができた |
| | ❖ 交通安全対策協議会ニュース vol.1 発行 2018年9月 内容 検討の必要性、交通事故、ヒヤリハット発生状況 | <ul style="list-style-type: none"> 協議会ニュースは一方的な発信とせず、自治会で説明し情報が確実に伝わったことを確認した上で配布したことで、取組みへの理解が向上した |
| | ❖ 協議会 (第2回 中山町地区における交通安全対策協議会) 実施日 2018年10月1日 参加者 自治会、学校関係者、警察、横浜市、学識経験者、国土交通省(オブザーバー) 提示資料 第1回協議会の振り返り 交通状況(ビデオ調査による危険事象等) 交通安全対策案、今後の予定(社会実験) | |
| | ❖ 交通安全対策協議会ニュース vol.2 発行 2018年10月 内容 車の速度抑制のための社会実験実施のお知らせ ビデオ調査による危険事象等の報告 対策内容(社会実験)の紹介 | |
| | ❖ 記者発表 実施日 2018年11月15日 内容 生活道路の安全性向上のため、スムーズ横断歩道等の試行的設置による社会実験の実施 ～中山町地区(横浜市緑区)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 2018年11月20日～12月17日 内容 スムス横断歩道1箇所、ハンプ1箇所、狭さく2箇所 | <ul style="list-style-type: none"> 様々な物理的デバイスを試行し選択肢を広げることで、地域に受け入れてもらいやすくなった 施設設置箇所付近の住民には個別に説明を実施 |
| | ❖ 協議会 (第3回 中山町地区における交通安全対策協議会) 実施日 2019年1月30日 参加者 自治会、学校関係者、警察、横浜市、学識経験者・国土交通省(オブザーバー) 提示資料 社会実験の効果(ETC2.0プローブ分析、ビデオ調査)アンケート結果 | <ul style="list-style-type: none"> 第3回協議会で結論を出すことを想定していたが、アンケートで一部施設への賛否が分かれたため、引き続きの協議会開催を決定 |
| | ❖ 交通安全対策協議会ニュース vol.3 発行 2019年2月 内容 (車両の速度抑制のための)社会実験の効果検証 アンケート結果の報告 今後の予定(引き続きの協議会実施) | |

↓
対策実施
<Do>

↓
評価
<Check>

↓
対策改善
<Action>

合意形成における道路管理者からみた特筆事項

| | |
|--------------------------|---|
| <p>円滑な検討に 結びついた点</p> | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 交通問題に関心が高い地域であったため、対策要望に対して迅速な対応を心掛けた。 ◆ 協議会等の公の場だけでなく、地域との日常的なコミュニケーション(定例自治会の場で説明や意見交換を行うなど)を図ることで、地域の意向に沿って計画の立案、協議会の運営を行うことができた。 ◆ (社会実験の)施設設置箇所沿道の住民には、実施前に個別に説明を行って理解を得た。 |
| <p>考えられる 今後の工夫</p> | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 自治会を通じて地域とのコミュニケーションは良好であったが、沿道住民には自治会に所属していない世帯もあるため、今後、このような世帯が多い地域では地域とのコミュニケーションの図り方を工夫する必要がある。 |