

NEW!

● 社会実験を経て本設置へ

神奈川県横浜市(港北区大倉山三丁目地区)

沿道出入りに配慮した

ハンプと狭さを連続で設置



現地撮影動画で課題を共有、

ハンプ体験会で懸念を解消



広域図



背景の地図の出典: 国土地理院

整備計画等 策定状況	生活道路対策エリア
対策の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 単路部ハンプ1箇所</li> <li>▶ 単路部ハンプ(片側狭さ併用)1箇所</li> <li>▶ 単路部狭さ(片側)1箇所</li> <li>▶ 単路部狭さ(両側)1箇所 他</li> </ul>
生活道路の 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 事故発生件数が多い</li> <li>▶ 幹線道路からの抜け道利用が多く、車両の走行速度が高い(30km/h以上の車両が19%程度*)</li> <li>▶ 交差点を横断通行する児童が多い</li> </ul> <p>*ETC2.0 プローブ情報</p>

NEW!

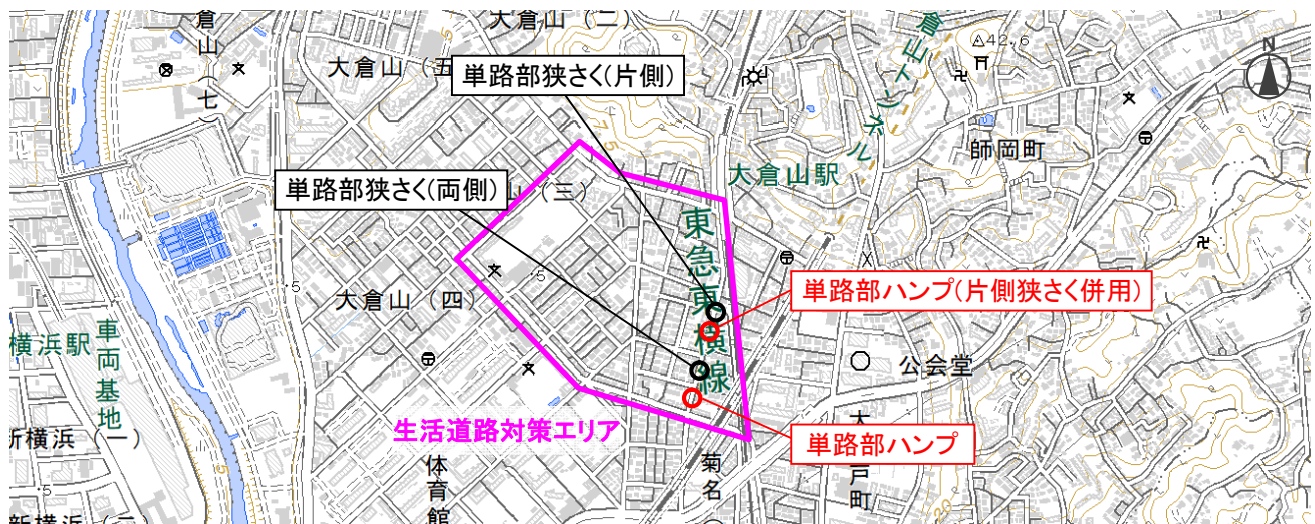
神奈川県横浜市(港北区大倉山三丁目地区)

設置の  
特徴

# 沿道出入りに配慮した ハンプと狭さを連続で設置

## 物理的デバイスの概要【本設置】(1/2)

### 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
設置箇所数	2箇所	
設置時期	2019年2月	
ハンプの形状	<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>技術基準を参考</li> <li>傾斜部はサイン曲線で施工</li> </ul>
構造及び 付属施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>アスファルト製ハンプ</li> <li>路面表示</li> <li>警戒標識</li> <li>路側帯カラー化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑り止め舗装(反射材入り)</li> <li>路側帯: 緑</li> </ul>
技術的な工夫	<p>◆ 社会実験における利用者の意見を踏まえ、沿道の出入り等に支障とならないよう、配置を調整するとともに、両側狭さく併用のハンプを片側狭さく併用若しくは狭さを併用しないハンプに変更</p>	

**NEW!**

神奈川県横浜市(港北区大倉山三丁目地区)

設置状況【本設置】(1/2)

単路部ハンプ(片側狭さく併用)



概観



路面表示



警戒標識

単路部ハンプ



概観



路面表示・警戒標識



路側帯と一体の凸部

物理的デバイスの概要【本設置】(2/2)

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
設置箇所数	2箇所	
設置時期	2019年2月	
狭さくの形状	<p>【単路部狭さく(両側)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>狭小部の幅員 3m</li> <li>狭小部の長さ 3m</li> <li>すりつけ部の長さ 各 1m</li> </ul> <p>【単路部狭さく(片側)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>狭小部の幅員 3m</li> <li>狭小部の長さ 1.5m</li> <li>すりつけ部の長さ 各 1.5m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>技術基準を参考</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>ゴム製ポール</li> <li>路面表示</li> <li>警戒標識</li> <li>路側帯のカラー化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路側帯：緑</li> </ul>
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆社会実験における利用者の意見を踏まえ、沿道の出入り等に支障とならないよう、一部の狭さくについて、両側狭さくから片側狭さくに変更</li> <li>◆単路部ハンプ(片側狭さく併用)と単路部狭さく(片側)を約 20m の離隔で交互に配置することで、クランクを形成した</li> </ul>	

**NEW!**

神奈川県横浜市(港北区大倉山三丁目地区)

## 設置状況【本設置】(2/2)

单路部狭さく(両側)



概観



他の道路との位置関係



路面表示・警戒標識

单路部狭さく(片側)



概観



狭さくの配置によるクランク形状



路面表示

## 物理的デバイスの概要【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

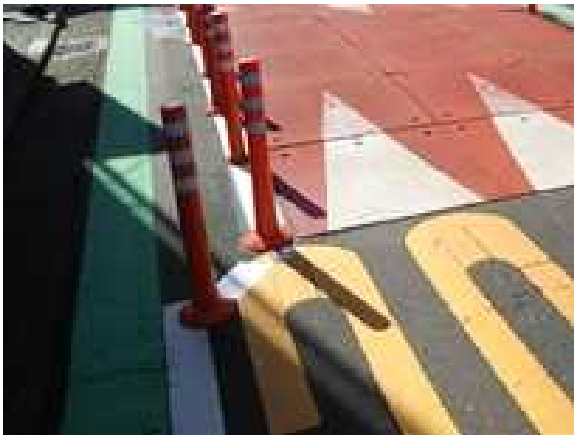
	内容	備考
設置箇所数	4 箇所	・ 本設置と同じ場所
実施時期	2017 年 10 月 5 日～11 月 1 日	
ハンプ・狭さくの形状	<p>【単路部ハンプ(両側狭さく併用)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平坦部の長さ 2m</li> <li>ハンプの高さ 10cm</li> <li>傾斜部の勾配 平均 5%</li> <li>狭小部の幅員 3m</li> </ul> <p>【単路部狭さく(両側)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>狭小部の幅員 3m</li> <li>狭小部の長さ 3m</li> <li>すりつけ部の長さ 1m</li> <li>すりつけ部の角度 30°</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 技術基準を参考</li> <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>・ 可搬型ゴム製ハンプ</li> <li>・ ゴム製ポール</li> <li>・ 自発光板</li> <li>・ 仮設看板</li> <li>・ 路側帯のカラー化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 可搬型ゴム製ハンプ：ベンガラ</li> <li>・ 路側帯：緑</li> </ul>
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 住宅地で間口が多い沿道状況、物理的デバイスの特徴等を踏まえ、ハンプと狭さくを組み合わせることで連続的に設置</li> <li>◆ 歩行者の通行空間を確保するため、既存の路側帯は狭めず、車道のみに対して単路部ハンプ(両側狭さく併用)を設置</li> <li>◆ 可搬型ゴム製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】

単路部ハンプ(両側狭さく併用)①



概観



ゴム製ポール



通行状況

単路部ハンプ(両側狭さく併用)②



概観



仮設看板



通行状況

設置状況【社会実験】

単路部狭さく(両側)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

単路部狭さく(両側)②



概観



通行状況



仮設看板



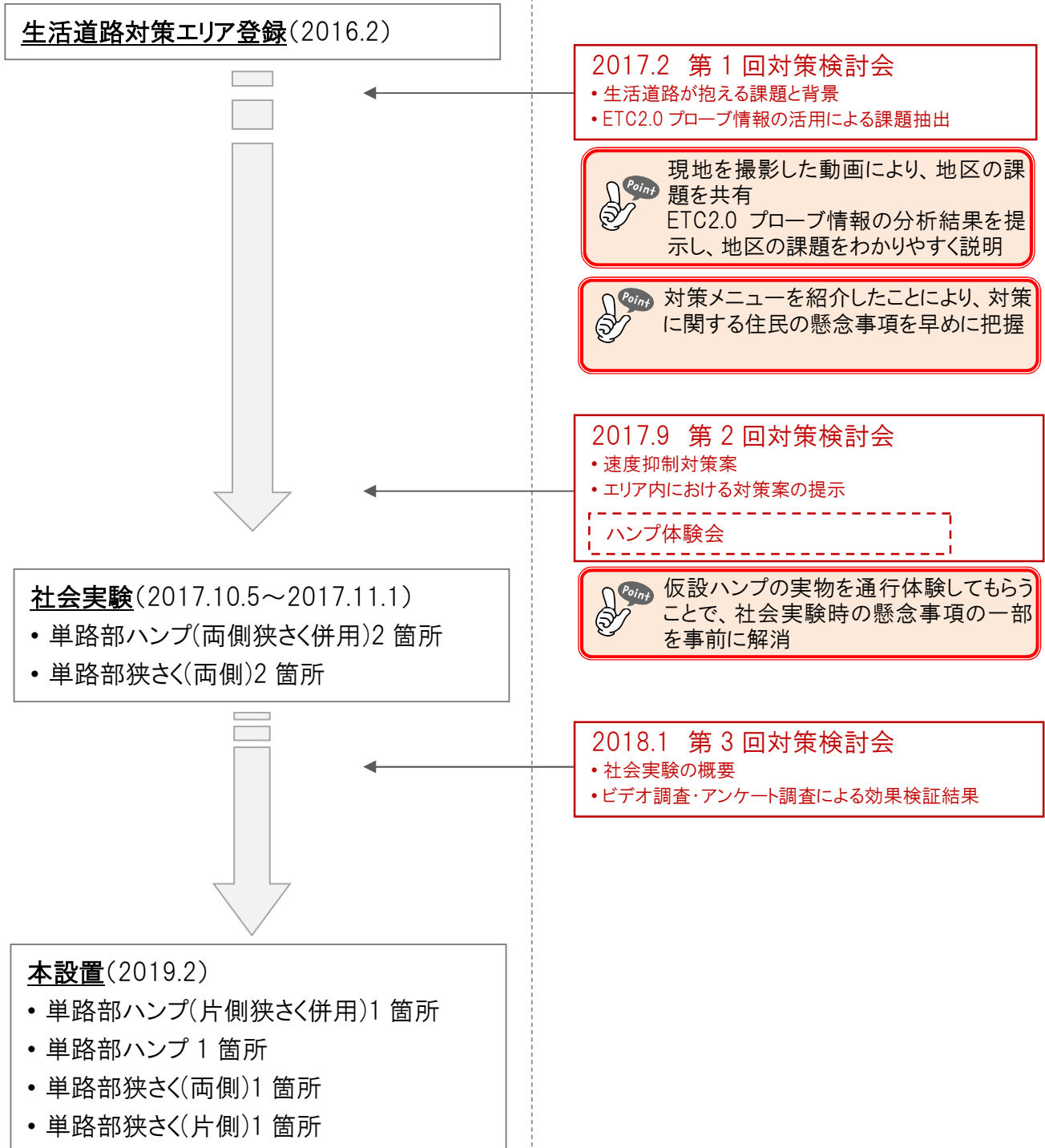
合意形成  
のポイント

現地撮影動画で課題を共有  
ハンブ体験会で懸念を解消


設置に至るまでの経緯と合意形成の概要

設置に至るまでの経緯  
(道路管理者の動き)

合意形成の概要



## 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 	
<p>現況調査 計画策定 &lt;Plan&gt;</p>	<p>❖ 第1回対策検討会</p> <p>実施日 2017年2月28日 参加者 地域代表者、学校関係者、国土交通省、横浜市、港北警察署、 提示資料 生活道路が抱える課題と背景 県内及び大倉山三丁目地区の事故発生状況 エリア内のETC2.0プローブ情報の分析結果 安全対策メニューの紹介</p>	<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、地区の実情に応じた検討がスムーズに進んだ。地域代表者には、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プローブ情報の分析結果を提示し、地区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>	
	<p>❖ 交通安全対策ニュース vol.1</p> <p>発行 2017年3月 内容 第1回対策検討会結果</p>		
	<p>❖ 第2回対策検討会・ハンプ体験会</p> <p>実施日 2017年9月27日 参加者 地域代表者、学校関係者、国土交通省、横浜市、港北警察署 提示資料 前回検討会の振り返り、速度抑制対策案、 内容 エリア内における対策案の提示 内 容 ハンプ体験</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>•仮設ハンプの実物を通行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、住民が取組みに対し前向きになった</li> </ul>
	<p>❖ 交通安全対策ニュース vol.2</p> <p>発行 2017年10月 内容 第2回対策検討会の結果</p>		
	<p>❖ 記者発表</p> <p>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 ～大倉山三丁目(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～</p>		
	<p>❖ 社会実験</p> <p>実施日 2017年10月5日～2017年11月1日 内容 単路部ハンプ(両側狭さく併用)2箇所 単路部狭さく(両側)2箇所を設置</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>•実験対象箇所の沿道住民には、個別訪問による説明を実施</li> </ul>
	<p>❖ 第3回対策検討会</p> <p>実施日 2018年1月30日 参加者 地域代表者、学校関係者、国土交通省、横浜市、港北警察署 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結果</p>		
	<p>❖ 交通安全対策ニュース vol.3</p> <p>発行 2018年3月 内容 第3回対策検討会結果、社会実験結果</p>		

↓	<p>対策実施 &lt;Do&gt;</p>	<p>❖ <u>本設置</u> 運用開始 2019年2月</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対策実施前に沿道住民に再度説明を実施</li> <li>社会実験時の対策内容について、沿道の出入りに支障が出るという意見を踏まえ、一部の狭さを両側から片側に変更</li> </ul>
↓	<p>評価 &lt;Check&gt;</p>	<p>❖ <u>ETC2.0 プローブ情報分析</u> 内 容 対策路線の走行速度調査(対策実施後から3か年) 評 価 速度抑制効果を確認</p>	
↓	<p>今後の展開 &lt;Action&gt;</p>	<p>対策効果が継続して確認できたことから、今後市内で同様の取組みを進めていく</p>	

## 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"> <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、地区の実情に応じた検討ができた。</li> <li>社会実験前及び本設置前には、沿道住民に再度説明を実施。</li> </ul>
<p>考えられる今後の工夫</p>	<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ため、期間をあけず対策していきたい。</li> </ul>