● 社会実験を経て本設置へ NEW!

神奈川県横浜市（緑区中山町地区）

同一路線にハンプと狭さくを5連続で設置

設置

「協議会ニュース」と説明会の併用で、情報を確実に伝達・社会実験の結果により、対策を見直した上で本設置

合意形成

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	ゾーン 30 プラス 生活道路対策エリア
対策の内容	➢ ゾーン 30 に指定 ➢ 単路部ハンプ(スムーズ横断歩道)2 箇所 ➢ 単路部ハンプ(両側狭さく併用)2 箇所 ➢ 単路部狭さく(片側)1 箇所　他
生活道路の課題	➢ 対策区間内の死傷事故は 5 件/3 年* ➢ 幹線道路からの抜け道利用が多く(78%程度**)、車両の走行速度が高い(30km/h 以上の車両が 67%程度**) *交通事故データ **ETC2.0 プローブ情報

NEW!

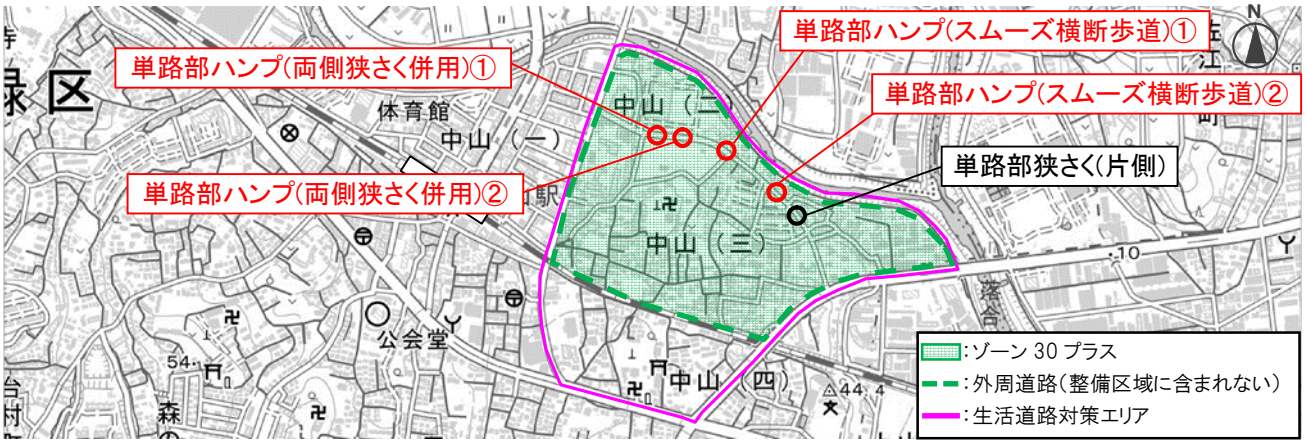
設置の特徴

神奈川県横浜市（緑区中山町地区）

同一路線にハンプと狭さくを5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	4 箇所	約 40m 間隔
設置時期	2020 年 3 月	
ハンプの形状	【単路部ハンプ（両側狭さく併用）①、②】 • 平坦部の長さ　2m • ハンプの高さ　10cm • 傾斜部の勾配　平均 5% • 狭小部の幅員　4m 【単路部ハンプ（スムーズ横断歩道）①、②】 • 平坦部の長さ　3m、3.5m • ハンプの高さ　10cm • 傾斜部の勾配　平均 5%	• 技術基準を参考 • 傾斜部はサイン曲線で施工 • 技術基準を参考 • 傾斜部はサイン曲線で施工
構造及び付属施設	• アスファルト製ハンプ • 傾斜部のカラー化 • ゴム製ポール • ボラード • 縁石 • 路面表示 • 警戒標識 • 路側帯のカラー化	• 傾斜部：ベンガラ • 路側帯：緑
技術的な工夫	◆社会実験で効果を把握しつつ、利用者の意見、協議会での討議を踏まえ、デバイスの内容変更	

設置状況【本設置】(1/2)

単路部ハンプ（両側狭さく併用）

概観

同じ形状を 40m 間隔で連続配置
（路面表示）

傾斜部・ゴム製ポール及び縁石

単路部ハンプ（スムーズ横断歩道）

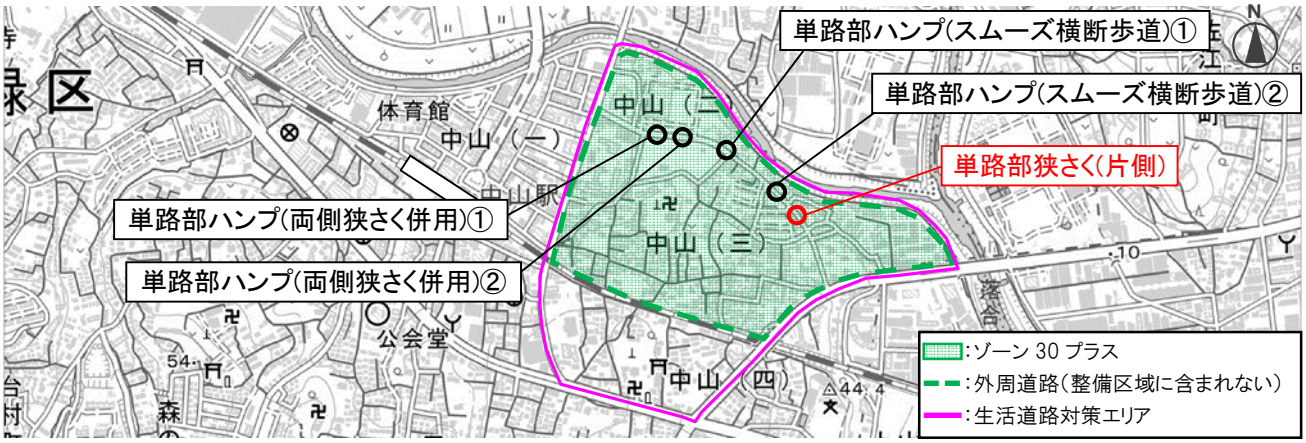
概観（単路部ハンプ（スムーズ横断歩道）①）

概観（単路部ハンプ（スムーズ横断歩道）②）

路面表示

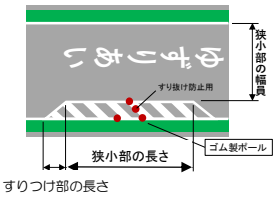
物理的デバイスの概要【本設置】(2/2)

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	1 箇所	
設置時期	2020 年 3 月	
狭さくの形状	【単路部狭さく（片側）】 • 狭小部の幅員　3m • 狭小部の長さ　6m • すりつけ部の長さ　3.5m	• 技術基準を参考 
構造及び付属施設	• 導流帯 • ゴム製ポール • 路面表示 • 路側帯のカラー化	• 路側帯：緑
技術的な工夫	◆社会実験の結果を踏まえ、狭さくの位置がわかりやすいように、全長 13m の導流帯を設け、その中央部にゴム製ポールを設置 ◆ゴム製ポールは 1m 間隔の三角形･3 箇所配置を基本に、ポール間のすり抜け防止のため、1 本を追加	

	①クランク型狭さく	②スムース横断歩道	③ハンプ	④片側狭さく	⑤対策なし
社会実験					
	①両側の狭さく型ハンプ	②スムース横断歩道	③スムース横断歩道	④片側狭さく	⑤交差点のカラー舗装
本対策(ｲﾒｰｼﾞ図)					
変更理由	車のハンドル操作をしやすくし、効果的なスピード低下を図るため、狭さく型ハンプを設置	変更無し	歩行者が安全に横断できるようにするため、スムース横断歩道を設置	狭さくの位置を分かりやすくするため、ゼブラ帯とポストコーンを設置	ドライバーに交差点の存在を知らせるため、交差点のカラー化および車止め・ポストコーンを設置

出典：横浜市ホームページ
https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/doro/anzenshisetsu/torikumi/seikatsu-anzen/midorikunakayamatyou.files/0010_20190827.pdf

設置状況【本設置】(2/2)

概観

ゴム製ポールの配置

張り出し設置側からの進入視点

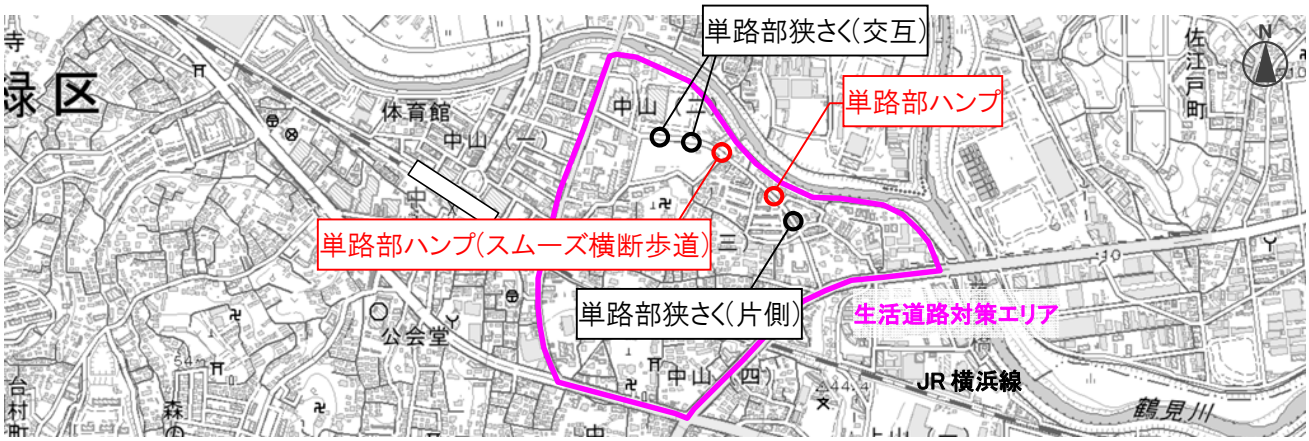
非張り出し設置側からの進入視点

張り出し設置側手前の路面表示

非張り出し設置側手前の路面表示

物理的デバイスの概要【社会実験】(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	• 本設置と同じ箇所（単路部ハンプ（スムーズ横断歩道））
実施時期	2018 年 11 月 20 日～12 月 17 日	
ハンプの形状	【単路部ハンプ(スムーズ横断歩道)】 • 平坦部の長さ　4m • ハンプの高さ　10cm • 傾斜部の勾配　平均 5% 【単路部ハンプ】 • 平坦部の長さ　2m • ハンプの高さ　10cm • 傾斜部の勾配　平均 5%	• 技術基準を参考 • 傾斜部はサイン曲線で施工 • 技術基準を参考 • 傾斜部はサイン曲線で施工
構造及び付属施設	• 可搬型ゴム製ハンプ • ゴム製ポール • 自発光鋲 • 仮設看板 • 路側帯カラー化	• 可搬型ゴム製ハンプ：ベンガラ • 路側帯：緑
技術的な工夫	◆可搬型ゴム製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 【単路部ハンプ(スムーズ横断歩道)】 ◆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 ◆可搬型ゴム製ハンプの平坦部上に路面用テープで横断歩道を表示 【単路部ハンプ】 ◆路側帯（既設でグリーンベルトあり）を除いた車道（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 ◆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	

設置状況【社会実験】(1/2)

単路部ハンプ(スムーズ横断歩道)

概観

通行状況

歩道へのすりつけ

単路部ハンプ

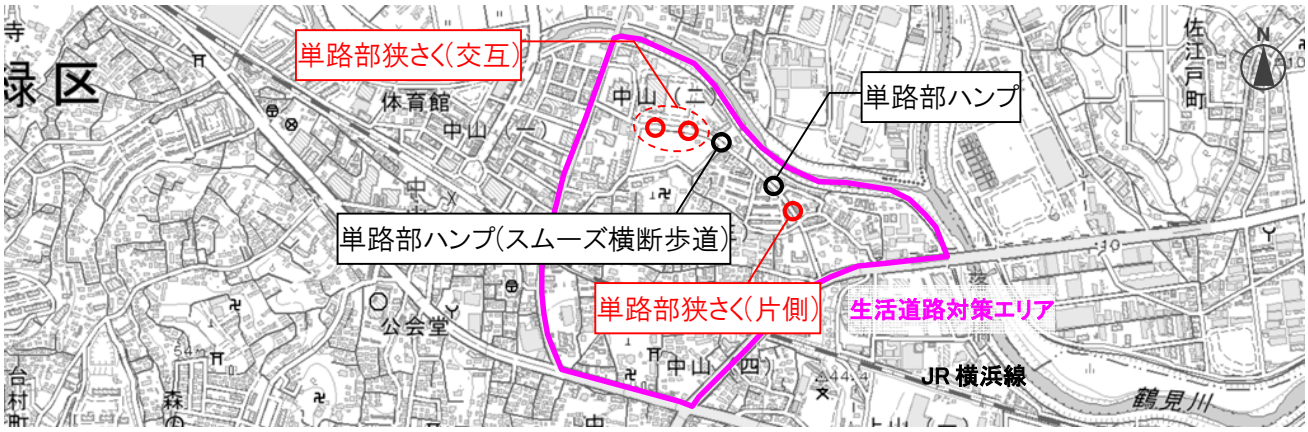
概観

通行状況

ゴム製ポールの設置

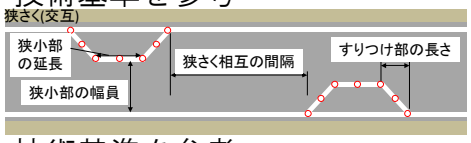
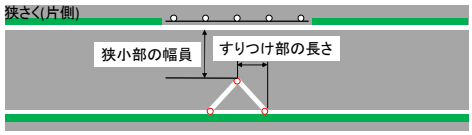
物理的デバイスの概要【社会実験】(2/2)

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	• 本設置と同じ箇所（単路部狭さく（片側））
実施時期	2018 年 11 月 20 日～12 月 17 日	
狭さくの形状	【単路部狭さく(交互)】 • 狭小部の幅員　3m • 狭さく相互の間隔　23m • 狭小部の長さ　3m • すりつけ部の長さ　各 1.5m 【単路部狭さく(片側)】 • 狭小部の幅員　3m • すりつけ部の長さ　各 1m	• 技術基準を参考  • 技術基準を参考 
構造及び付属施設	• ゴム製ポール • 自発光鋲 • 路面表示 • 車道外側線 • 仮設看板 • 路側帯カラー化	• 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」は実験後も存置 • 車道外側線は仮設 • 路側帯：緑
技術的な工夫	【単路部狭さく(交互)】 ◆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交互設置を採用 ◆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 ◆単路部狭さく(交互)相互の間隔は、大きすぎるとクラン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 【単路部狭さく(片側)】 ◆対策箇所付近は、道路勾配が急（10%程度）であり、ハンプではすりつけ部の勾配が 8%以上となってしまうことから狭さくによる速度低減策を計画 ◆対策箇所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】(2/2)

単路部狭さく(交互)

概観

狭小部幅員　3m

ゆずりあいの状況

単路部狭さく(片側)

概観

路面表示

ゆずりあいの状況

合意形成のポイント

「協議会ニュース」と説明会の併用で、情報を確実に伝達・社会実験の結果により対策を見直した上で本設置

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
生活道路対策エリア登録（2018.6）	2018.8　第 1 回中山町地区における交通安全対策協議会 • 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
	Point 協議会の結果や効果測定結果の情報は「協議会ニュース」として配布
	2018.10　第 2 回中山町地区における交通安全対策協議会 • 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） • 単路部ハンプ 2 箇所（うちスムーズ横断歩道1箇所） • 単路部狭さく（交互）1 箇所 • 単路部狭さく（片側）1 箇所 ※近隣の住民には、個別訪問して説明	2019.1　第 3 回中山町地区における交通安全対策協議会 • 効果検証、アンケート結果の報告
	NEW! 2019.6　第 4 回中山町地区における交通安全対策協議会 • 対策案の検討
本設置（2020.3） • 単路部ハンプ（両側狭さく併用）2 箇所 • 単路部ハンプ（スムーズ横断歩道）2 箇所 • 単路部狭さく（片側）1 箇所	Point 社会実験の結果、一部デバイスの見直し、対策の追加を実施 意見・討議を反映し、計画を決定
ゾーン 30 プラス整備計画策定（2022.8）	

PDCA の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>	❖ 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、国土交通省（オブザーバー）、横浜市、緑警察署 提示資料　中山町地区の状況、課題の共有 対策メニューの紹介、今後のスケジュール ❖ 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 ❖ 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、国土交通省（オブザーバー）、横浜市、緑警察署、有識者（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　単路部ハンプ 2 箇所（うちスムーズ横断歩道1箇所）、単路部狭さく 2 箇所（交互、片側） ❖ 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、国土交通省（オブザーバー）、横浜市、緑警察署、有識者（オブザーバー） 提示資料　社会実験の効果（ETC2.0 プローブ情報分析、ビデオ調査、アンケート調査） ❖ 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） ❖ 第 4 回中山町地区における交通安全対策協議会 実 施 日　2019 年 6 月 5 日 参 加 者　自治会、学校関係者、国土交通省（オブザーバー）、横浜市、緑警察署、有識者（オブザーバー） 提示資料　社会実験の結果を踏まえた対策案 本設置に向けた今後の予定	•協議会以前から自治会との連携、事前説明等を行い、住民の意向を集約できた •ETC2.0 プローブ情報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 •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の上、配布したことで、取組みへの理解が向上した •様々な物理的デバイスを試行し選択肢を広げることで、住民に受け入れてもらいやすくした •実験対策箇所の沿道住民には個別に説明を実施 •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 NEW! •デバイスの種類、配置等の改善について、狙いや社会実験からの変更理由を明確にして合意形成

	❖ 交通安全対策協議会ニュース vol.4 発　　行　2019 年 6 月 内　　容　車両の速度抑制のための対策内容が決定 安全対策のねらい、社会実験時からの変更点及びその理由	
対策実施 <Do>	❖ 本設置 運用開始　2020 年 3 月	
評価 <Check>	❖ ETC2.0 プローブ情報分析 内　　容　対策路線の走行速度調査（対策実施から 3 か年） 評　　価　速度抑制効果を確認	
今後の展開 <Action>	対策効果が継続していることが確認できたことから、今後市内で同様の取組みを展開していく	

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	◆ 交通問題に関心が高い地区であったため、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、住民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、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。 ◆ 社会実験で物理的デバイスを設置する箇所の沿道住民には、実施前に個別に説明を行って理解を得た。 ◆ 社会実験で速度抑制効果が確認されたが、対策内容に対する見直しの意見もあったため、再度協議会で議論。デバイスの見直し、追加の対策を含め、意見への丁寧な対応を図ったことで、本設置を完了できた。
考えられる今後の工夫	◆ 自治会を通じて住民とのコミュニケーションは良好であったが、沿道住民の中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区ではコミュニケーションの図り方を工夫する必要がある。