

### 3 - 6 速度抑制方策の検討

車の速度を抑制する方策には、車の通行幅を狭める狭さくや、道路の一部の高さを盛り上げて速度を落としての通行を促すハンプなどがあり、具体的には次のような事例があります。(国土交通省ホームページより)

速度抑制方策には、車の速度を抑制するという目的のほかに、通過交通の流入を抑制するという目的がある場合もあります。



ポラード(車止め)による狭さく  
東京都 三鷹市



幅員の狭さくと長尺ハンプの組み合わせ  
歩道と同じ高さまで車道を盛り上げ、反対側を張り出して狭さくをつくりだしている事例  
東京都 品川区



交差点での狭さく  
相互通行の場合：歩道の張り出しによって車の流入減少と速度低減を図った事例  
(大阪市)



一方通行の場合：植栽設置によって速度低減と歩行者空間の確保を図った事例  
(名古屋市)



一方通行車道内植栽による狭さく  
左右交互に植栽を設けて車を蛇行運転させている事例  
大阪市(大阪市ホームページより)



道路のセンターライン削除（車道幅員 5.5m）とハンプ設置

横断歩道は歩道と高低差なしでつながるため、バリアフリー面での課題に対応できる事例

東京都 東村山市

速度抑制策は、安全上なるべく平坦でまっすぐな道路への設置が原則です。また、接続する市道や沿道駐車場などへの出入り口との関係を考慮して、速度抑制を効果的かつ安全に行うための方策の選択、設置箇所数と間隔について検討する必要があります。

公園坂通りでは、比較的平坦な、北 区間、南 、 区間の部分において方策の選択、可能な場所の有無をよく検討する必要があります。

整備の検討にあたって、仮設物を設置するなどの社会実験も多く実施されています。

### 社会実験風景



福島市



藤沢市

なお、公園坂通りで通過交通の進入を抑制する方策については、第3章3 - 3で検討した車両通行形態のうち、複合案 を採用すると、北区間が下り一方通行、南区間が相互通行となるため、この交通規制によって通過交通を抑制できます。ただし、北区間への出入りに際しての市道 18-021 号の利用が増えます。また、車が安全、円滑に通行できるよう、一方通行区間と相互通行区間の違いを明確にすることやサイン、標識をわかりやすくすることが必要になります。

○主な速度抑制方策と特徴、評価

主に一方通行に対応

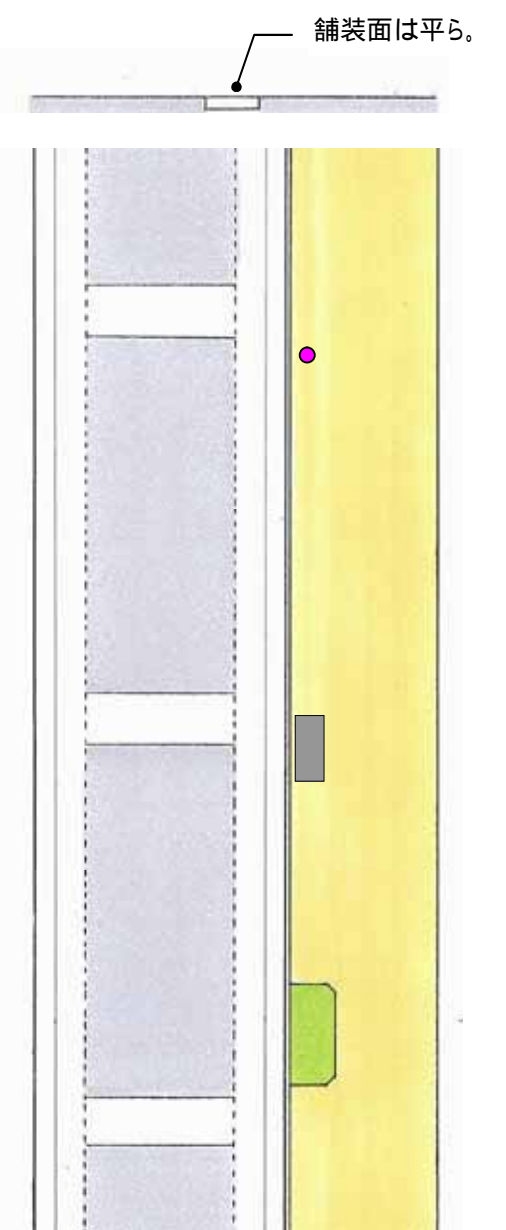
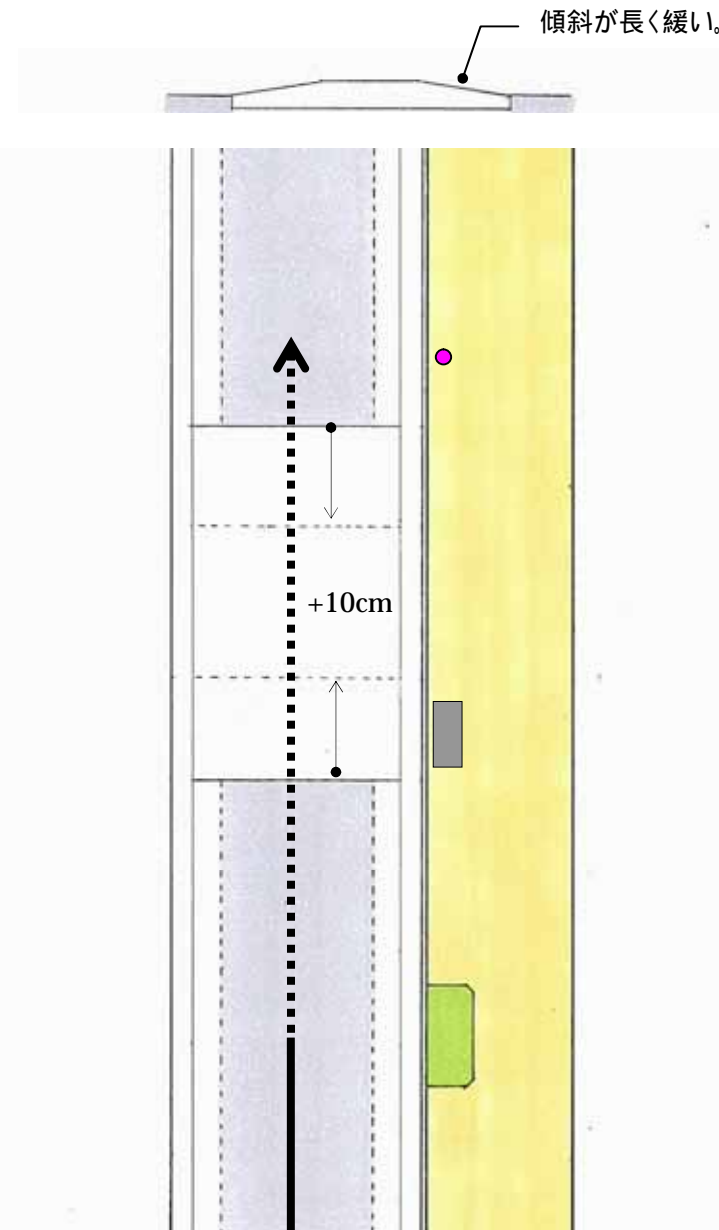
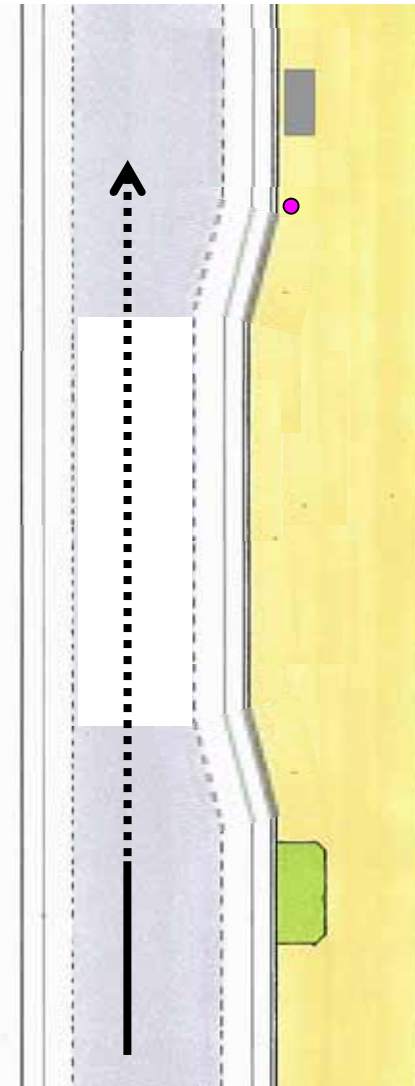
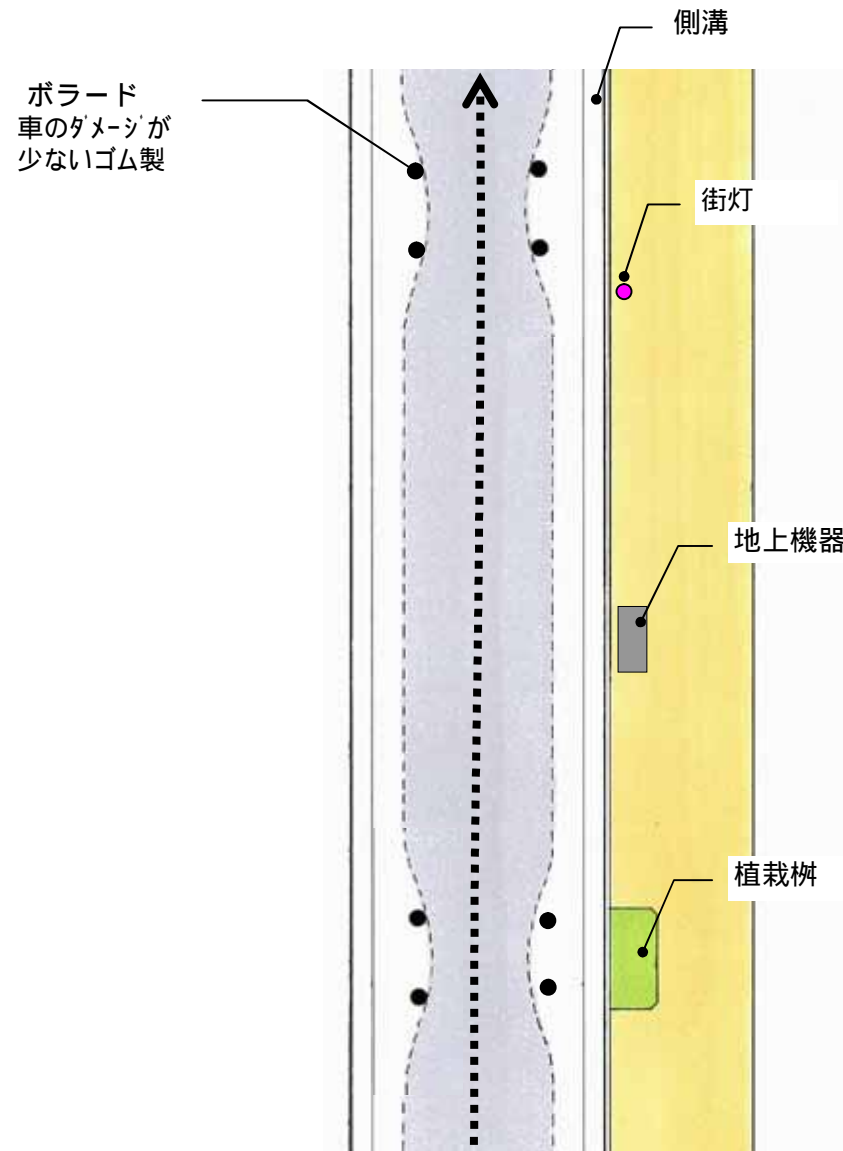
幅員の狭窄(ポラード)

幅員の狭窄(歩道張り出し)

相互通行及び一方通行に対応

長尺ハンプ

イメージハンプ



項目	幅員の狭窄(ポラード)	幅員の狭窄(歩道の張り出し)	長尺ハンプ	イメージハンプ
特徴	・車道の一部の幅員を狭くすることで、速度を抑制する。	・車道に「歩道の張り出し」を設け、速度を抑制する。	・従来型ハンプの改良型(従来型は、振動や自動車への衝撃などの問題点があった。)まだ、事例は少ない。	・みせかけのハンプ。実際には舗装を盛り上げない。従来型ハンプの課題を回避する手軽な対策として多く使われる。
速度抑制の効果	効果あり	効果あり	効果あり	効果は少ない。
問題点	・自動車・自転車が車止にぶつかる可能性がある。	・自動車・自転車が車止にぶつかる可能性がある。	・従来型の短いハンプより、騒音が少ない。自転車などの走行の危険性が低い。などの長所あり。	・特に利用上の問題はない。
整備上の課題	・対策として車のダメージが少ないゴム製等を使用する。	・対策として車のダメージが少ないゴム製等を使用する。	・車道巾が狭く、歩道がセミフラットのためハンプ高を高く出来ない。(速度抑制効果がやや低くなる)	・単独では効果が少ないが注意を喚起する手段として狭窄などと組み合わせる方法もある。
総合評価		○		