

# 土 木 研 究 所 資 料

## コミュニティ道路の整備手法と 速度抑制効果に関する研究

平成8年7月

建設省土木研究所  
道路部交通安全研究室

Copyright © (1996) by P. W. R. I.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced by any means, nor transmitted, nor translated into a machine language without the written permission of the Director General of P. W. R. I.

この報告書は、土木研究所長の承認を得て刊行したものである。したがって、本報告書の全部又は一部の転載、複製は、土木研究所長の文書による承認を得ずしてこれを行ってはならない。

# コミュニティ道路の整備手法と 速度抑制効果に関する研究

交通安全研究室 室 長 瀬 尾 卓 也  
研 究 員 高 宮 進  
部外研究員\* 小 原 裕 博

## 要 旨

近年では、「コミュニティ道路」は、車道にクランク、ハンプ等の施設を設けることによって自動車の速度を低下させ、併せてカラー舗装、植樹、街路灯、ベンチ等により、「うるおい」や「親しみ」のある歩行者空間を創出するものとなっており、歩行者と自動車が共存できる道路と考えられる場合もある。

本研究では、コミュニティ道路の計画・実施手順を示すとともに、その過程で実施する住民・関連機関（警察、消防等）との協議、調整事項を整理した。また、速度抑制のためにコミュニティ道路に設置されるクランク、ハンプ等の施設について、実測データを用いて速度変化状況を分析し、施設の形状と速度の関係や施設の組合わせによる抑制効果について検討した結果、ハンプやシケインでの速度抑制効果に関する知見を得た。本資料は、これらの検討結果をとりまとめたものである。

キーワード：コミュニティ道路、道路整備計画、速度抑制、ハンプ、シケイン

\* 部外研究員在職期間（平成7年4月から8年3月まで）

## はじめに

コミュニティ道路の整備は、昭和55年に大阪市が導入したのが最初であるが、建設省では、昭和56年度から都市部等において歩行者等が安全かつ快適に通行できる交通環境を形成するためとしてコミュニティ道路の整備を進めてきており、平成6年度までに約 650箇所の整備が行われている。このような中で、コミュニティ道路のとらえ方も徐々に広義になり、近年では、車道にクランク、ハンプ等の施設を設けることによって自動車の速度を低下させ、併せてカラー舗装、植樹、街路灯、ベンチ等によって、「うるおい」や「親しみ」のある歩行者空間を創出するもの<sup>1)</sup>との考え方となっており、歩行者と自動車が共存できる道路と考えられる場合もある。

本研究では、このようなコミュニティ道路を対象として、整備に際しての検討事項、整備の現状、及び、実測によるコミュニティ道路の速度抑制効果を取りまとめた。今後は、ここで得られた知見を参考にコミュニティ道路の整備を進めるとともに、コミュニティ道路や歩道等で構成される面的な歩道等ネットワークの整備を推進していくことが必要である。

なお本研究では、事例調査等に関して本省道路局企画課、関東、中部、近畿、九州の各地方建設局、都道府県等から多大な協力を戴いた。ここに厚くお礼申し上げる次第である。

# 目 次

はじめに

|                                  |     |
|----------------------------------|-----|
| 第1章 総論 .....                     | 1   |
| 1.1 目的 .....                     | 1   |
| 1.2 本研究の内容 .....                 | 1   |
| 第2章 コミュニティ道路の整備手法に関する調査 .....    | 3   |
| 2.1 コミュニティ道路整備時の検討項目の整理 .....    | 3   |
| 2.1.1 調査概要 .....                 | 3   |
| 2.1.2 調査結果 .....                 | 4   |
| 2.1.3 結論 .....                   | 13  |
| 2.2 コミュニティ道路整備の現状 .....          | 14  |
| 2.2.1 調査方法 .....                 | 14  |
| 2.2.2 コミュニティ道路整備の傾向 .....        | 14  |
| 2.2.3 代表的コミュニティ道路の事例 .....       | 22  |
| 2.2.4 結論 .....                   | 41  |
| 第3章 コミュニティ道路の速度抑制に関する調査・分析 ..... | 42  |
| 3.1 コミュニティ道路での現地調査 .....         | 42  |
| 3.1.1 調査概要 .....                 | 42  |
| 3.1.2 調査結果 .....                 | 46  |
| 3.1.3 結論 .....                   | 54  |
| 3.2 コミュニティ道路での速度抑制状況分析 .....     | 55  |
| 3.2.1 分析概要 .....                 | 55  |
| 3.2.2 コミュニティ道路における速度変化 .....     | 62  |
| 3.2.3 速度抑制施設等の抑制効果 .....         | 81  |
| 3.2.4 結論 .....                   | 114 |
| 第4章 まとめ .....                    | 115 |
| 参考文献 .....                       | 116 |

## 資料編

参考資料－１ ヒアリング調査項目と回答

参考資料－２ コミュニティ道路の現状調査結果一覧

参考資料－３ 現地調査路線の項目別調査結果

参考資料－４ 分析対象路線の速度プロフィール、速度抑制施設の形状及び速度状況

参考資料－５ 全ての速度抑制施設の組合せにおける設置間隔と速度の関係

# 第1章 総論

## 1.1 目的

コミュニティ道路の整備は、昭和55年に大阪市が導入したのが最初であるが、建設省では昭和56年度を初年度とする第3次特定交通安全施設等整備事業5箇年計画からコミュニティ道路の整備を進めてきており、平成6年度までに約650箇所の整備を行っている。これらコミュニティ道路の整備は、都市部等において歩行者等が安全かつ快適に通行できる交通環境を形成することを目的として実施されてきた。

このような中で、平成6年11月の道路審議会答申「21世紀に向けた新たな道路構造のあり方」では、歩行者の視点から、安全、快適、ゆとり、うるおい等のニーズに応える質の高い歩行者等の空間の整備の必要性が提言されており、これに伴ってコミュニティ道路も、自動車の速度抑制策に加えて、カラー舗装、植樹、街路灯、ベンチ等によって、「うるおい」や「親しみ」のある歩行者空間を創出するもの<sup>1)</sup>と考えられつつある。また歩行者と自動車が共存できる道路との考え方もある。

住宅地や商業地などでの道路整備にあたっては、総合的な地区交通計画の視点から、歩行者等空間ネットワークを計画し整備していくことが必要である。そこで本研究では、歩道や歩行者専用道路等とともに、このような歩行者等空間ネットワークの一部を構成するコミュニティ道路について、今後の整備に資するため、整備に際しての検討事項や整備の現状の整理、及び、実測によるコミュニティ道路の速度抑制効果の把握を行う。

## 1.2 本研究の内容

本研究では主に次の2点から調査を行った。

### ①コミュニティ道路の整備手法に関する調査（第2章）

コミュニティ道路の整備実績のある大阪市、名古屋市、静岡県浜松市を対象に、コミュニティ道路整備時の検討項目として、道路構造、及び、地区住民や公安委員会、消防など関連部局との調整事項について示す。

また、23都道府県、9政令市で整備済みのコミュニティ道路について、整備内容、及び、代表的なコミュニティ道路の事例を示す。

### ②コミュニティ道路の速度抑制に関する調査・分析（第3章）

コミュニティ道路での交通状況を現地調査し、コミュニティ道路での速度抑制状況を整理する。この中では、ハンプやクランク、狭さく等の速度抑制等に係わる物理的な施設（以下、速度抑制施設または施設という。）や沿道状況などによる速度抑制の事例と要因を示す。

また、旅行速度測定装置を用いて実測したコミュニティ道路での走行速度プロフィールから、当該路

線での速度変化状況を分析し、その要因について記述する。さらに、このデータを用いて、ハンプやクランク等の速度抑制施設毎に、種類、形状及び他の施設との組み合わせによる自動車の速度抑制効果を把握する。

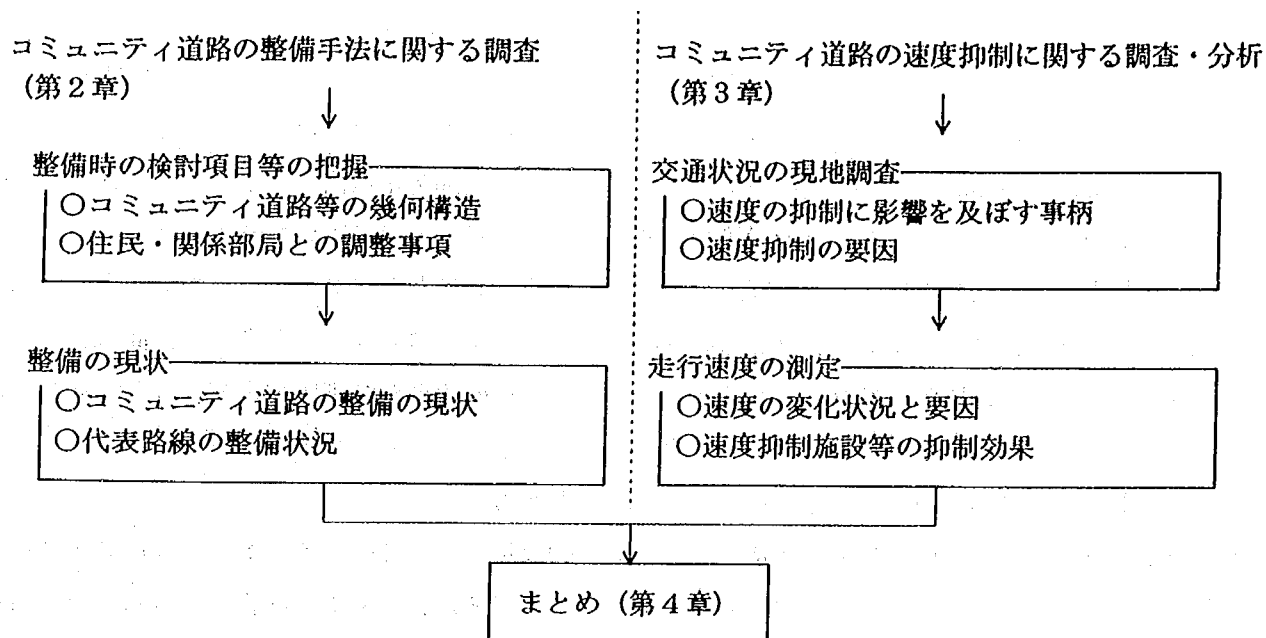


図-1・1 本研究の内容

## 第2章 コミュニティ道路の整備手法に関する調査

### 2.1 コミュニティ道路整備時の検討項目の整理

#### 2.1.1 調査概要

コミュニティ道路整備において、道路管理者が検討すべき事柄を整理するために、既にコミュニティ道路の整備実績のある、大阪市、名古屋市、静岡県浜松市の3自治体を対象として、コミュニティ道路整備に関するヒアリングを実施した。ヒアリングは平成7年2月に実施した。

#### (1) 各自治体におけるコミュニティ道路等整備概要

各自治体におけるコミュニティ道路等の整備状況を示す。

表-2・1 各自治体におけるコミュニティ道路・ロードピア整備状況

|             | 大阪市                                            | 名古屋市                                          | 浜松市                           |
|-------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------|
| 事業名         | ・コミュニティ道路<br>(ゆずり葉の道)<br>・ロードピア<br>(ゆずり葉ゾーン整備) | ・コミュニティ道路<br>・ロードピア                           | ・コミュニティ道路<br>・ロードピア           |
| 事業開始<br>年度  | S 5 5 ~                                        | S 5 7 ~                                       | S 5 7 ~                       |
| 実施箇所        | 2 1 4 路線                                       | 1 5 9 路線                                      | 1 4 路線                        |
| 実施延長        | 6 9 . 4 km                                     | 5 0 . 7 km<br>※小学校区 259学区中89学区で実施中(目標は各学区1路線) | 6 . 1 km                      |
| 面的整備<br>事業名 | ロードピア<br>(ゆずり葉ゾーン整備)                           | ロードピア                                         | ロードピア<br>(浜松市中心市街地<br>交通管理計画) |
| 面的整備<br>箇所数 | 1 4 箇所 実施中<br>うち1箇所は既成                         | 2 箇所 完了済<br>4 箇所 整備中<br>※目標: 各区1箇所            | 1 箇所 実施中<br>(浜松駅周辺 約37ha)     |

## (2) ヒアリング内容

次の内容に関してヒアリングを実施した。ヒアリング調査項目を参考資料－1に示す。

### 《調査A；路線》

#### 1) これまで実施してきたコミュニティ道路・ロードピア等に関する整備効果

##### ①事業目的や整備目標

②実施している速度抑制施設の種類・構造などと、実施した交通規制及びそれを適用した理由、並びに、速度抑制施設毎の利点・欠点

##### ③整備効果

a) 速度抑制施設と交通規制の組合せ

b) 歩道・車道の幅員、歩車道段差等の道路構造

c) 環境・景観・まちづくりなどへの影響

##### ④維持管理の実態及び問題点

#### 2) 計画を実施する上での調整

①関連部局と調整した点、その対応方法（当初計画から変更された項目等）

②住民と調整した点、その対応方法（当初計画から変更された項目等）

③調整上の留意点（調整の手順、調整内容等）

#### 3) その他

### 《調査B；全体》

#### 4) 今後の方向

##### ①各自治体での歩車共存道路の今後の方向

a) 実施したい速度抑制施設や交通規制

b) 今後の事業を進めていく方向

c) 事業を広める上での問題点

##### ②事業内容や事業要件及び整備基準への要望

#### 5) その他

自由意見（実施上問題点と考えられるもの等）

## 2.1.2 調査結果

ヒアリング項目に対する各自治体の回答を参考資料－1に示すとともに、ここでは、これら回答を利用して、次の項目について整理する。

### ①各自治体におけるコミュニティ道路の幾何構造

②各自治体において設置されている速度抑制施設の状況

③コミュニティ道路の計画・実施手順の各段階における住民及び関連部局との協議・調整内容

#### (1)各自治体におけるコミュニティ道路の幾何構造

各自治体において整備されているコミュニティ道路の幾何構造（道路幅員、歩車道段差等）を表－２・２に示す。車道幅員は自治体毎に様々であり、駐停車車両の考え方によって異なっている。一方、各自治体ともコミュニティ道路の設計速度は20km/hで、一方通行規制を併用しているなど、共通点も見られる。

表－２・２ 各自治体におけるコミュニティ道路の幾何構造

| 幾何構造                          | 大阪市                                  | 名古屋市                                                         | 浜松市                                         |
|-------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 道路幅員                          | 8.0m前後が主体                            | 8.0m前後が主体（min 7.3m以上）                                        | 8.0～10.0m                                   |
| 最小車道幅員<br>（ワット、狭さく部）<br>＜条件等＞ | 3.0m（4種4級の最低基準）<br><br>＜警察は2.5mまで了承＞ | 3.0～3.5m<br><br>＜消防は3.5mを要望＞<br>（全幅が7.3mの路線では、3mで<br>実施している） | 4.5m<br><br>＜警察・消防は停車車両の横を<br>緊急車が通れる幅員を要望＞ |
| 車道幅員<br>一般部                   | 4.0m                                 | 3.5～5m                                                       | 4.5～6.0m                                    |
| 歩道幅員                          | 路線によって異なる                            | 原則2m以上3m以下<br>（3mは現実的に難しい）                                   | 2.0m以上                                      |
| 歩車道段差<br>（マウントアップ高）           | 3cm前後（3～5cm）                         | 3cm前後                                                        | 5cm（警察・消防協議：5cm以内）                          |
| 設計速度                          | 20km/h（4種4級）                         | 20km/h（4種4級）                                                 | 20km/h（4種4級）                                |
| 規制速度<br>（実態）                  | 20～30km/h<br>（路線・所轄署によって異なる）         | 20～30km/h<br>（路線・所轄署によって異なる）                                 | 30km/h                                      |
| 併用した<br>交通規制                  | ・一方通行（必須）<br>・速度規制<br>・自転車の歩道通行可     | ・一方通行（必須）                                                    | ・一方通行<br>・モール化（PM 1～7時）                     |

#### (2)各自治体において設置されている速度抑制施設の状況

各自治体における速度抑制施設の状況を表－２・３に示す。フォルトは沿道の状況との関連が強く、植樹帯や電柱の設置スペースとして利用されている。ハンブは沿道住民の苦情から設置されなくなってきており、代わりにイメージハンブが用いられている。

表-2・3 各自治体において設置されている速度抑制施設の状況

| 施設            | 大阪市                                                                                                   | 名古屋市                                                                               | 浜松市                                                      |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| フォルト<br>(単路部) | フォルト幅*1: 0.5~1.5m<br>フォルト長: 3~7m(以前は4~7m)<br>・植樹帯型<br>・歩道型(沿道との関係等により植栽の設置できないところ)<br>設置状況:ベンチ状安全柵を併設 | フォルト幅:0.5~1.5m<br>フォルト長: 5~12m<br>フォルト間隔:7~11m(駐停車スペースをとると大きくなる)<br>設置状況:植樹帯と併せて施工 | フォルト幅:1.2m<br>フォルト長:まちまち(沿道商店の都合のため)<br>設置状況:フォルト部に電柱を収納 |
| イメージフォルト      | 設置状況:沿道調整でフォルトができない場合<br>(代替的に設置)                                                                     | 設置状況:沿道調整でフォルトができない場合<br>(代替的に設置)                                                  | 設置状況:沿道調整でフォルトができない場合                                    |
| クランク          | 設置状況:可能な箇所で設置<br>(沿道の調整が難しく設置が困難)                                                                     | 設置状況:フォルトとの組合せでクランクを設置<br>(多くの路線で設置)                                               | 設置状況:可能な箇所で設置<br>(設置は困難)                                 |
| スラローム         | 実施していない                                                                                               | 実施例あり(但し構造にもよるが速度が出やすい)                                                            | 実施例なし                                                    |
| 停車スペース        | 実施状況:現在設置されていない<br>(要望が多く、沿道利害が衝突するため)                                                                | 設置状況:1フォルトにつき1箇所程度設置(特に商業地)<br>実施状況:現在設置されていない                                     | 設置状況:現在設置されていない                                          |
| ハンプ<br>(単路部)  | 円弧断面:H=5cm<br>ハンプ長:H=3cm<br>実施状況:現在は苦情が多く新設はほとんどない                                                    | H=5~10cm<br>実施状況:S57~63の間に26箇所設置。現在は新設はほとんどない                                      | 実施例なし                                                    |
| ハンプ<br>(交差点)  | 台形断面:H=10cm<br>インターロッキングブロック<br>実施状況:現在は新設していない                                                       | 実施状況:設置していない                                                                       | 実施例なし                                                    |
| イメージハンプ       | 設置状況:単路部ではフォルト部に設置<br>交差点にも設置<br>実施状況:カー舗装で施工                                                         | 設置状況:交差点に設置                                                                        | 設置状況:一部の交差点、単路部に設置                                       |
| 狭さく<br>(単路部)  | 設置状況:フォルト2基を対面配置<br>実施状況:現在は設置を控えている                                                                  | 設置状況:フォルト2基を対面配置<br>実施状況:現在は設置を控えている                                               | フォルトの対面配置                                                |
| 狭さく<br>(交差点部) | 設置状況:交差点部には必ず設置<br>(フォルトの交互配置による交差点のコパクト化)                                                            | 設置状況:交差点部には必ず設置<br>(フォルトの交互配置による交差点のコパクト化)                                         | 実施例なし                                                    |
| 車止め<br>(ボラード) | 構造:単路部・鋼製<br>交差点部・樹脂製<br>H=80~90cm<br>(H=25cmは使用中止)<br>設置状況:フォルト(単路部)、狭さく(交差点部)に併設                    | 構造:ゴム製(可倒式)あり<br>H=60~90cm<br>(概ねH=70cm以上)<br>設置間隔:標準3.5m(3~4m程度)                  | 構造:天然石、ステンレス、鋳物等<br>H=60~90cm                            |
| 路面舗装          | 設置状況:インターロッキング舗装<br>(単断面道路にて歩車道の区画のために使用)                                                             | 設置状況:歩道、交差点部のインターロッキング舗装化<br>(車道はアスファルト舗装)                                         | 車道:インターロッキング又はアスファルト舗装<br>歩道:タイル、インターロッキングブロック           |
| 照明灯<br>(街路灯)  | 設置状況:フォルト、ハンプ(単路部、交差点部)、狭さく(単路部、交差点部)に設置                                                              | 設置状況:水銀灯 200W, H=5m<br>設置間隔:30~35m                                                 | 設置状況:フォルト部分に設置<br>100~400W<br>設置間隔:商店街の都合による             |
| 警戒標識          | 設置状況:ハンプ、狭さく部に設置                                                                                      | 設置状況:設置していない                                                                       | 設置状況:設置していない                                             |

\*1:フォルトの車道に張り出している部分の幅

### (3) 計画・実施の各段階における住民及び関連部局との協議・調整内容

ヒアリングの結果、及び、これまでの研究<sup>2)</sup>・<sup>3)</sup>・<sup>4)</sup>をもとに、コミュニティ道路等の計画・実施手順を段階毎に整理すると、図-2・1のフローとなる。

コミュニティ道路等の計画・実施は、安全性、快適性、利便性の向上を目的とした計画・事業の発意に始まり、整備対象地区の設定や整備方針の設定を行った後、地区の調査に移る。地区の調査では、交通調査や環境調査、事故、土地利用等の既存のデータの収集、及び、住民の意見収集や住民行動調査などを実施して、安全及び環境上の問題点を把握する。次に行う計画案の立案では、まず、地区の問題点に対して通過交通の排除や走行速度の抑制等の目標を設定し、地区全体の路線の道路機能を設定する。設定した道路機能を実現するために、コミュニティ道路への交通規制や速度抑制施設の導入を検討し、計画案を立案する。計画案に関して、関連部局と協議を行うとともに、沿道住民への説明を行って調整を図り、計画案を修正して計画案の採択を行う。

計画案の採択後は実施の段階となる。計画案に従って、横断構成や設置する速度抑制施設の実施設計を行うとともに、速度規制や路上駐停車規制などの規制を設定する。この段階で、現地でのマーキングによる施設位置の確認や消防車の走行テストなどの手法を用いて、沿道住民や関連部局との協議を行い、問題があれば調整する。その後施工へと移り、施工終了後は、コミュニティ道路として利用しながら維持・管理を行う。

コミュニティ道路供用後は、目標とした道路機能が実現されているか、交通流の変化や規制の効果を調査するとともに、沿道住民や道路利用者の評価を受け、計画・実施内容の事後評価を行う。その評価結果は、以後のコミュニティ道路等の計画・実施に反映させるものとする。

以上のように、コミュニティ道路等の計画・実施において、沿道住民や関連部局と協議・調整する機会は多く、その影響は大きい。ここでは、各自治体へのコミュニティ道路整備に関するヒアリング調査で得られた、道路管理者が留意すべき協議・調整の内容及び問題点を計画実施の手順に沿って整理し、表-2・4に示した。

このなかでは、「計画案の評価・調整」の段階での協議・調整項目が多くあげられている。特に、一方通行規制に関しては、各自治体の指摘から、沿道住民及び関連部局との協議・調整の必要性、重要性がうかがえる。

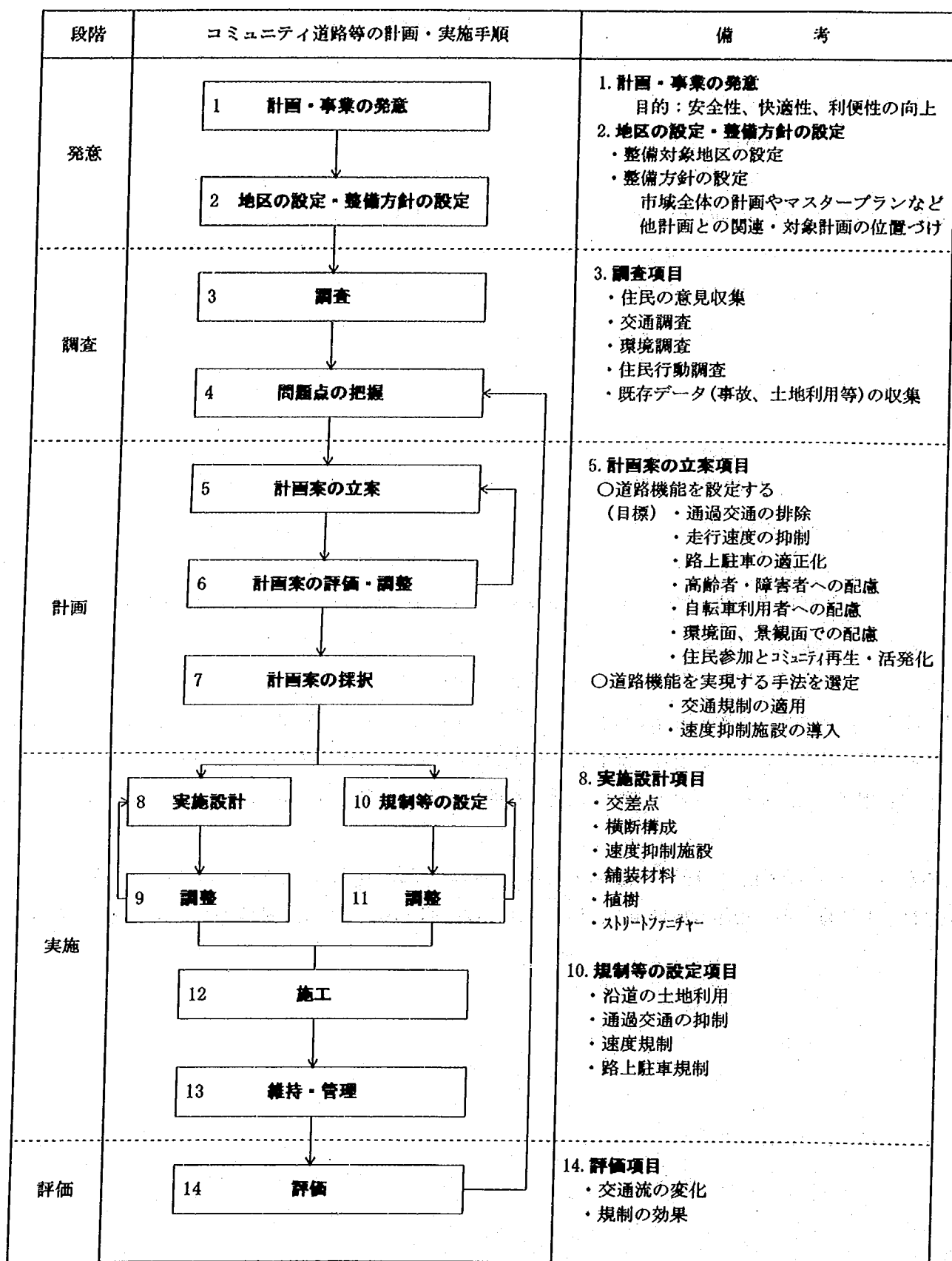


図-2・1 コミュニティ道路等の計画・実施手順<sup>2), 3), 4)</sup>

表-2・4 住民及び関連部局との協議・調整内容（大阪市・名古屋市・浜松市の事例）

(1/2)

| 計画・実施手順          | 住民との協議・調整                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 関連部局との協議・調整                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 計画・事業の発意      | ○地元からの要望により事業化する場合もある。【大阪市】<br>（単発の路線の場合が多い）<br>一市への道路整備の要望書を出してもらう。（できるだけ多くの住民からもらう）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 2. 地区の設定・整備方針の設定 | ○住民側からコミュニティ道路の要望が出た箇所でも、現況が対面通行の路線の場合は一方通行の方向の設定に手間取り、話がまとまらないこともある。【名古屋市】<br>○住民が一方通行について了承した区間だけが、事業区間になってしまう例もある。【名古屋市】                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 3. 調査            | ○予備調査には時間をかける。【名古屋市】<br>○意向調査の実例<br>・パブリック等で標準的なパターンを見せ、意見を聞く。自治会長と市の連名で回覧してもらうか、市が各戸を回る。近隣の例も見ってもらう。【大阪市】<br>・フォルトの位置、形状、長さについて、商店1件ずつの意見を聞いた。【浜松市】                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 4. 問題点の把握        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 5. 計画案の立案        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | ○速度規制は、警察の所轄により異なるが20～30km/hである。【大阪市】<br>→生活ゾーン規制等がかかる路線は20km/h規制であるが、規制がかかっていない路線は30km/hとなっている。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 6. 計画の評価・調整      | <p>○デバイス関係の調整内容と対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・フォルト（単路部）は沿道の協力が得にくい。【大阪市】<br/>→フォルトの規模：最低長を短くした（フォルト長4～7m→3～7m）<br/>→フォルトの構造：植樹帯型/歩道型/イメージ</li> <li>・フォルトは住民との協議でイメージフォルトとする場合がある。【名古屋市】</li> <li>・駐停車スペースは皆が希望し、沿道利害が衝突する。【大阪市】<br/>→「駐車」のためのスペースは設置していない。</li> <li>・ハンブは騒音、振動のためイメージハンブとした。【大阪市】</li> <li>・騒音防止のため、インターlockingブロックを目地の詰まった改良型に変更予定。【大阪市】</li> <li>・ボラードは沿道の意見でなかなか建てさせてもらえない。車庫の前、車庫間が短い所は不可。荷捌きの車のために空けておいて欲しいということもある。【大阪市】</li> </ul> <p>○交通規制関係の調整内容と対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交互通行を一方通行に変えるのは、住民の了解がなかなか得られない。【名古屋市】</li> <li>・すでに一方通行の路線はコミュニティ道路化が容易。【名古屋市】</li> <li>・周辺の路線と調整しながら、一方通行の案を提示したが、地元との協議で当初計画の逆方向となった【浜松市】</li> <li>・フルモール化（終日通行止）は商店の了承が得られない。【浜松市】<br/>→モール化（1時～7時）とした</li> </ul> <p>○その他の調整事例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・景観上、道路標識や標示の設置について地元の理解が得られにくい。【浜松市】</li> <li>・道路線形について、地元商店街、自治会に下ろし、検討してもらった。【浜松市】</li> <li>・中心商業地は、植樹帯等構造物の設置箇所の調整が難しい。【浜松市】<br/>→基本的には、構造物は設置して欲しくないとの意見が多かった。</li> <li>・店先の出入口が凝った造りになっており、高さがまちまちで、縦断線形の決定や段差補修に手間取った。【浜松市】</li> <li>・電線の地中化について、地元商店街の反対のため中止し、カラー電柱の両側設置とした（カラー電柱は通常、商店街負担）。電柱位置について、地元役員および各商店街と協議した。【浜松市】<br/>→地中化の反対理由：変圧器を店の前に設置されると困るため。</li> </ul> <p>○調整時の留意点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・フォルトの位置、車庫の出入口の確認、街路灯の位置の説明、確認を1戸ずつまわって行う。【名古屋市】<br/>→説明会では出なかった意見もあるため</li> <li>・一方通行化及びその方向についての調整が最も難しい。【名古屋市】【大阪市】</li> <li>・地元の9割が賛成でも、少数の反対者をかばい、案が通らない場合もある。【名古屋市】</li> </ul> | <p>○公安委員会との協議内容と対応</p> <p>（所轄の警察署を通じて府県警本部の意見を聞く）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハンブ・イメージハンブの施工箇所について協議【大阪市】<br/>*信号処理されている交差点は、交差点ハンブ及び出入口部でのハンブは設置しない。</li> <li>・*一方通行出口では、出入口部でのハンブは設置しない。</li> <li>・道路法95条の2に基づく意見聴取を実施【名古屋市】<br/>*道路線形、横断歩道、一時停止の位置、路面表示、樹種（交差点付近）について意見聴取</li> <li>・車道幅員について、警察・消防・道路管理課と協議【浜松市】<br/>*フォルト部の最小幅員を4.5m確保した。<br/>→フォルト狭小部に停車車両があっても緊急車が通過できることを想定<br/>*ゾーンシステムによる一方通行に関して警察署、消防署と協議</li> </ul> <p>○消防関係との協議内容と対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ボラードの構造について協議する。【大阪市】</li> <li>・歩道の巻き込み部への車輪の乗り上げ防止対策として、防護柱を建てる方法があるが、消防活動の支障となるため原則設置不可である。設置する場合は消防協議や、損傷に対する管理が必要となる。【大阪市】</li> <li>・はしご車を想定して調整する。【大阪市】<br/>*緊急時は物理的に破損して良いこととしている。<br/>*はしご車のアウトリガー使用時の歩道の強度不足に対しては、消防車に板を積んでもらうよう依頼。</li> <li>・「幅・空地・空中（電線）」に留意する。【名古屋市】<br/>*車道幅は3.5mを確保することが望まれる。<br/>→設計は3mなのでフォルト間隔を広げて対処することがある。<br/>（このため若干速度が出やすくなる）<br/>*大規模住宅では消防空地へ進入可能かが重要なポイントである。<br/>*緊急時は巻き込み部への乗り上げは可としている。</li> <li>・車道幅員に関して、消防署、警察、道路管理課と協議する。【浜松市】<br/>→フォルト部の最小幅を4.5m確保することとなった。</li> <li>・電線の地中化に関して、消防署、都市計画部局、道路管理課と協議【浜松市】</li> </ul> <p>○占用企業者（電気等）との協議内容と対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティ道路実施時には、電線地中化を含めた協議を行う。【名古屋市】<br/>*電線地下化は地上機器の設置場所が必要となるため、幅4m以上の歩道で実施。<br/>*フォルト内に機器設置すると植栽がなくなるので架空線にする場合が多い</li> <li>・電柱位置は、様々なケースがあり、片側へ統合柱にする場合もある。【名古屋市】</li> </ul> <p>○他部局・他管理者等との協議内容と対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公園部局（植栽の維持・管理を担当）【大阪市】<br/>*植樹帯の保護方法について協議<br/>→損傷防止や、植樹時期までの駐車防止のために、植樹帯端部に「ラット」を設置。</li> <li>・都市計画部局、道路管理課【浜松市】<br/>*車道幅、電線の地中化について協議</li> </ul> |
| 7. 計画案の採択        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 8. 実施設計          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |



表-2・4 住民及び関連部局との協議・調整内容（大阪市・名古屋市・浜松市の事例）

(2/2)

| 計画・実施手順     | 住民との協議・調整                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 関連部局との協議・調整                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9. 調整（実施設計） | <p>○調整方法と内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現地にマーキング（概略）を行い、住民に見てもらおう（まれにカラーコーンを置いた例もある）。【大阪市】</li> <li>*平面線形</li> <li>*車道幅員 <ul style="list-style-type: none"> <li>→商店街などの駐停車需要および通過交通の多い路線において、交通処理上、車道幅員を再検討する：10～30cm程度の微調整</li> </ul> </li> <li>*交差点狭さく範囲、7#トの位置・範囲、7#ト内の植樹範囲 <ul style="list-style-type: none"> <li>→沿道の車両等の出入り口などとの詳細調整を行う。</li> </ul> </li> <li>*樹種</li> <li>・計画時に住民に説明し協議した結果により、実施設計時に計画を修正することもある。【名古屋市】</li> <li>・図面をもとに、必ず各戸と調整を行う。【大阪市】 <ul style="list-style-type: none"> <li>*車両出入口、玄関高さ、*ラートの設置等</li> <li>*場合によっては、地元で折り合いをつけてもらう。</li> </ul> </li> <li>・工事にかかる前に、実際にラインを引いてテストをする。【名古屋市】 <ul style="list-style-type: none"> <li>→図面で軌跡を描いて通行が可能と予測される場合でも、実際に車を走らせると通行できないことがあるため。</li> </ul> </li> </ul> | <p>○公安委員会との協議内容と対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通処理上問題がないか、設計協議を行う。【大阪市】 <ul style="list-style-type: none"> <li>*平面線形（全体線形、交差点線形、規制と線形）</li> <li>*交差点狭さく範囲</li> <li>*交差点ハンプの範囲、施工場所（交差点の規制などとの調整）</li> <li>*フォルトの範囲、位置</li> </ul> </li> <li>・車道幅員について協議する。【大阪市】 <ul style="list-style-type: none"> <li>*一方通行では、車道幅員を最小で2.75mとする。（多くは、7#ト部3m、一般部4mの構成で実施している。）</li> <li>*対面通行では、車道幅員を4mとする。</li> </ul> </li> </ul> <p>○消防関係との協議内容と対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・消防活動に問題はないか、協議を行う。【大阪市】 <ul style="list-style-type: none"> <li>*平面線形</li> <li>*交差点狭さく範囲</li> <li>*7#トの範囲、位置</li> <li>**ラートの設置位置（交差点から6m以内は原則として設置しない）</li> </ul> </li> <li>・消防車の走行性、消防活動の支障の有無を、図上で検討する。【名古屋市】</li> <li>・必ず現地にラインを引いて走行テストをする。地元署所有の最も大きい車両を使用する。（例：45m、32mのはしご車等）【名古屋市】 <ul style="list-style-type: none"> <li>*走行性に支障があれば、7#トや交差点植栽の寸法を削ったり、消防活動の支障があれば、車止めの可動化を行う。</li> </ul> </li> </ul> <p>○他部局・他管理者等との協議内容と対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公園部局（植栽の維持管理を担当）【大阪市】 <ul style="list-style-type: none"> <li>*植樹時期、植樹工事の規模について調整</li> <li>*樹種について調整</li> <li>*植樹帯の範囲の調整</li> </ul> </li> </ul> |
| 10. 規制等の設定  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 11. 調整（規制等） |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <p>○公安委員会との協議内容と対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・速度規制について協議する。【大阪市】</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 12. 施工      | <p>○具体的調整例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車道幅員に関して、駐停車の関係で微調整を行うことがある。【大阪市】</li> <li>・ボラードの設置位置に関して、住民の要望で交差点直近に建てる場合もある。【大阪市】</li> </ul> <p>○協議結果より、施工時にもう一度修正する場合もある。【名古屋市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事前に、現地に実際にラインを引いてテストする。</li> <li>・模型の設置は路線数が多くて不可能である。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <p>○公安委員会との協議内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通処理上問題がないか、現場立会【大阪市】 <ul style="list-style-type: none"> <li>*車道幅員</li> <li>*平面線形（全体線形、交差点線形、規制と線形）</li> <li>*交差点狭さく範囲</li> <li>*交差点ハンプの範囲、施工場所（交差点の規制などとの調整）</li> <li>*フォルトの範囲、位置</li> </ul> </li> </ul> <p>○消防関係との協議内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・場合によっては工事実施時に実車で現地調査することもある【大阪市】 <ul style="list-style-type: none"> <li>*平面線形</li> <li>*交差点狭さく範囲、位置</li> <li>*フォルト範囲、位置</li> <li>*ボラード設置位置（住民の要望で交差点直近に建てる場合もある）</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 13. 維持・管理   | <p>○具体的調整例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・抜き差し型の*ラートは、抜いた人が後で戻さないで管理が難しい。【大阪市】</li> <li>・植樹帯の管理において、清掃等が問題となる。 <ul style="list-style-type: none"> <li>*犬猫のフン等の苦情がでる【大阪市】【名古屋市】</li> <li>*落ち葉の処理が問題となるが、できるだけ地元で対処【名古屋市】</li> <li>*虫が出やすい樹種は、苦情がやすい。【名古屋市】</li> </ul> </li> <li>・駐停車対策については、可動式*ラートを地元で組織的に管理できると良いが、難しい。【大阪市】</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <p>○占用企業者（電気等）との協議内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・占用調整会（電気・電話・ガス・下水道等）で掘り返し防止を図っている。【名古屋市】</li> <li>・コミュニティ道路の掘削制限期間は5年間。（通常の道路は3年間）【名古屋市】</li> </ul> <p>○他部局・他管理者との協議内容と対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画部局・道路管理課とストリートファニチャー等の管理方法について協議【浜松市】</li> <li>・環境事業局と路面清掃（ポットスィーパー）について協議【大阪市】 <ul style="list-style-type: none"> <li>*クランクの隅部は、スィーパーによる清掃ができないため、滑らかな構造にするよう清掃部局から要求されている。</li> </ul> </li> </ul> <p>○モニュメント等、特殊構造物の維持管理における各課調整が難しい。【浜松市】</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 14. 評価      | <p>○デバイス関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハンプ（単路部）は、沿道住民の苦情が多く、現在は実施していない。【大阪市】</li> <li>・ハンプは速度抑制効果が高く、「狭さく+ハンプ」の組み合わせは最も効果が高い。しかし、地元住民から騒音・振動の苦情がある（特に、深夜、早朝）。【大阪市】【名古屋市】</li> <li>・交差点ハンプのインターロッキング*ロックは、車両走行時の騒音の苦情が多い。【大阪市】【名古屋市】</li> <li>・フォルト・狭さく（単路部）は、速度抑制が図られ、植栽のあるタイプは心理効果も大きく、歩行者・自転車の安全性の向上が図られる。また、緑化による道路環境の向上もある。しかし、沿道利用に支障があったり、荷捌きや駐車（特に来客の駐車）など、沿道の利便性が低下する。【大阪市】【名古屋市】</li> <li>・クランクは、速度抑制効果大きいですが、沿道利用の支障が大きい。【大阪市】 <ul style="list-style-type: none"> <li>→地元の反対で計画変更した例もある。</li> </ul> </li> </ul>                                                                                                                                                                                                               | <p>○歩行者、自転車に関連する人身事故が減少。【名古屋市】</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |



### 2.1.3 結論

本節では、コミュニティ道路の整備実績がある、大阪市、名古屋市、静岡県浜松市を対象として、これまで実施してきたコミュニティ道路、ロードピア等の整備手法・整備後の状況に関するヒアリングを実施し、道路管理者が計画・実施時に検討すべき事柄について整理した。

各自治体では、計画・実施のほとんどの段階、項目において、沿道住民及び関連部局との協議・調整を実施しており、その協議内容は、計画・事業の発意における事業化の要望から、維持・管理における植栽の種類、メンテナンスに関することまで多岐に渡っている。他にも、施工前に現地に施設位置をマーキングで示して沿道住民に見てもらったり、消防自動車（はしご車）の走行テストを実施するなど、工夫をしながら協議を実施し、その結果を実施設計に反映させている。

特にコミュニティ道路に設置される速度抑制施設については、当初は設置していたものの、住民からの騒音・振動に対する苦情によって設置しなくなったハンプの例や、住民の要望によっては交差点付近に設置することもあるボラードの例など、住民との調整によって、地域の実情に適したコミュニティ道路となった例が見られる。

また、一方通行や規制速度などでは、関連部局と連携し、地道に沿道住民との協議・調整を行う必要が指摘されている。

## 2.2 コミュニティ道路整備の現状

### 2.2.1 調査方法

コミュニティ道路の整備実績（概ね3路線以上）のある23都道府県及び9政令市を対象として、整備済みのコミュニティ道路区間の概況、事故状況、交通状況及び構造の配慮事項等を調査した（「速度抑制施設の実態調査（その1）」）。本調査は平成6年1月に実施し、ここで対象としたコミュニティ道路は、昭和56年度から特定交通安全施設等整備事業で整備した路線のうちの249路線とした。

本項では、本調査結果を利用して、コミュニティ道路整備の傾向及び事例を整理する。なお、調査結果の一覧を参考資料－2に示す。

表－2・5 速度抑制施設の実態調査（その1）の調査内容

| 調査項目                       | 具体的内容                                         |
|----------------------------|-----------------------------------------------|
| コミュニティ道路の概況                | 場所、供用年度、整備区間長、通行方式、歩車分離形式、主な沿道状況、自動車速度抑制構造の有無 |
| 整備全区間の事故状況                 | 整備前後の事故調査期間（1年間）と事故件数                         |
| コミュニティ道路の交通状況              | 観測区間長、整備前後の平均走行速度調査（実施日、調査時間帯、調査台数、平均走行速度）    |
| コミュニティ道路の構造に特に考慮している事項     | 地域特性等                                         |
| 当該路線整備及び効果測定のための調査報告書等関連資料 | 過去の調査資料名及びその調査結果                              |

### 2.2.2 コミュニティ道路整備の傾向

各都道府県及び政令市から回収した調査結果を集計し、コミュニティ道路整備の傾向を示す。なお、地域特性を把握するため、集計は地域毎に行った（各都道府県及び政令市の地域分けは、参考資料－2を参照）。

#### (1) 供用時期

平成元年以後に供用された路線が全体の55%を占めている。

表－2・6 地域別供用時期

|     | ～S58  | S59～63 | H1～   | 計      |
|-----|-------|--------|-------|--------|
| 北海道 | 1     | 11     | 16    | 28     |
| 東北  | 0     | 3      | 2     | 5      |
| 関東  | 9     | 24     | 28    | 61     |
| 北陸  | 0     | 1      | 1     | 2      |
| 中部  | 3     | 12     | 33    | 48     |
| 近畿  | 3     | 15     | 36    | 54     |
| 中国  | 1     | 2      | 1     | 4      |
| 四国  | 2     | 0      | 3     | 5      |
| 九州  | 5     | 17     | 17    | 39     |
| 沖縄  | 1     | 1      | 0     | 2      |
| 合計  | 25    | 86     | 137   | 248    |
| %   | 10.1% | 34.7%  | 55.2% | 100.0% |

## (2) 整備区間長

平均整備区間長は334.2mであり、ほとんどの路線（約85%）が500m未満である。

表－2・7 地域別整備区間長

|     | ～100m<br>未満 | 100m～<br>200m | 200m～<br>500m | 500m～<br>1000m | 1000m<br>以上 | 計      |
|-----|-------------|---------------|---------------|----------------|-------------|--------|
| 北海道 | 1           | 5             | 17            | 4              | 1           | 28     |
| 東北  | 0           | 2             | 2             | 1              | 0           | 5      |
| 関東  | 1           | 10            | 42            | 8              | 1           | 62     |
| 北陸  | 0           | 0             | 2             | 0              | 0           | 2      |
| 中部  | 1           | 10            | 30            | 7              | 0           | 48     |
| 近畿  | 2           | 9             | 34            | 8              | 1           | 54     |
| 中国  | 0           | 2             | 2             | 0              | 0           | 4      |
| 四国  | 0           | 0             | 5             | 0              | 0           | 5      |
| 九州  | 1           | 5             | 26            | 7              | 0           | 39     |
| 沖縄  | 0           | 0             | 2             | 0              | 0           | 2      |
| 合計  | 6           | 43            | 162           | 35             | 3           | 249    |
| %   | 2.4%        | 17.3%         | 65.1%         | 14.1%          | 1.2%        | 100.0% |

## (3) 通行方式

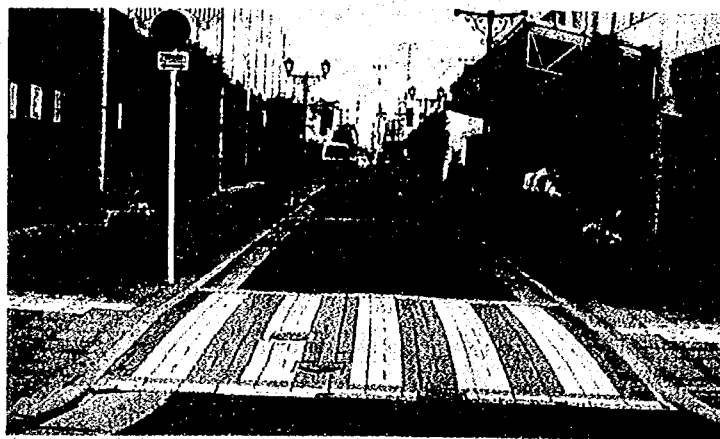
ほとんどの路線が一方通行である（約94%）。対面通行は北海道に多く見られる。

表－2・8 地域別通行方式

|     | 一方    | 対面   | 計      |
|-----|-------|------|--------|
| 北海道 | 20    | 8    | 28     |
| 東北  | 3     | 2    | 5      |
| 関東  | 61    | 1    | 62     |
| 北陸  | 1     | 1    | 2      |
| 中部  | 47    | 1    | 48     |
| 近畿  | 53    | 1    | 54     |
| 中国  | 4     | 0    | 4      |
| 四国  | 4     | 1    | 5      |
| 九州  | 38    | 1    | 39     |
| 沖縄  | 2     | 0    | 2      |
| 合計  | 233   | 16   | 249    |
| %   | 93.6% | 6.4% | 100.0% |

## (4) 歩車分離形式

全ての路線で歩車分離形式である。



図－2・2 典型的な歩車分離形式

# (5) 沿道状況

全般に、コミュニティ道路は、住居地区に設置されることが多い(約66%)。九州地域では、住居地区より商業地区に多く設置されている。

表-2・9 地域別沿道状況

|     | 住居    | 商業    | 工業   | 計      |
|-----|-------|-------|------|--------|
| 北海道 | 17    | 11    | 0    | 28     |
| 東北  | 3     | 2     | 0    | 5      |
| 関東  | 42    | 21    | 3    | 66     |
| 北陸  | 2     | 0     | 0    | 2      |
| 中部  | 38    | 13    | 1    | 52     |
| 近畿  | 44    | 8     | 3    | 55     |
| 中国  | 4     | 0     | 0    | 4      |
| 四国  | 2     | 3     | 0    | 5      |
| 九州  | 18    | 22    | 0    | 40     |
| 沖縄  | 0     | 2     | 0    | 2      |
| 合計  | 170   | 82    | 7    | 259    |
| %   | 65.6% | 31.7% | 2.7% | 100.0% |

※沿道状況の指摘は複数回答

沿道状況と速度抑制施設の設置状況との関係を見るために、1路線に設置される速度抑制施設の手法数を次のように分類した。

| 手法数        | 1手法                                                                  | 2手法                                                                | 3手法                                                                                    | 4手法以上                                                            |
|------------|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 速度抑制施設の組合せ | クランク (ク)<br>スラローム (ス)<br>ハンプ (ハ)<br>フォルト (フ)<br>狭さく (狭)<br>路面舗装* (路) | ク+ス<br>ク+ハ<br>ク+フ<br>ク+狭<br>ス+ハ<br>ス+フ<br>ス+狭<br>ハ+フ<br>ハ+狭<br>フ+狭 | ク+ス+ハ<br>ク+ス+フ<br>ク+ス+狭<br>ク+ハ+フ<br>ク+ハ+狭<br>ク+フ+狭<br>ス+ハ+フ<br>ス+ハ+狭<br>ス+フ+狭<br>ハ+フ+狭 | ク+ス+ハ+フ<br>ク+ス+ハ+狭<br>ク+ス+フ+狭<br>ク+ハ+フ+狭<br>ス+ハ+フ+狭<br>ク+ス+ハ+フ+狭 |

1路線に設置される速度抑制施設の手法数(種類)は、1手法のみが約63%と最も多く、2手法の約30%と合わせると、全体の約93%を占める。沿道状況との関係では、住居地区での複数手法の割合が高くなっている。

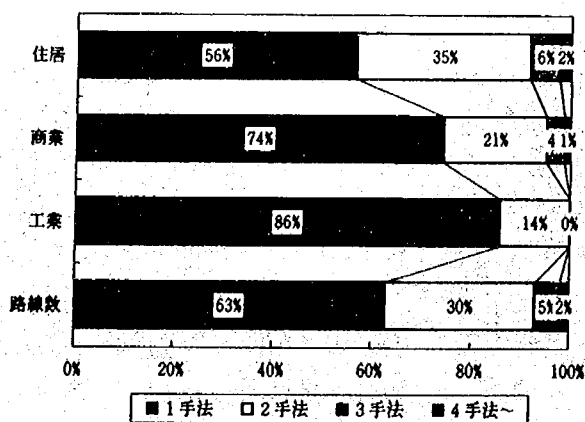


図-2・3 沿道状況と速度抑制手法数

# (6) 施設分類

次の表－2・10に示すように、施設の種別では、クランクのみが全体の38%、スラロームのみが19%を占め、速度抑制施設の主流となっている。地域との関係では、中部や近畿がクランク主体となっている一方で、北海道ではハンプやクランクを使用せずスラロームが主体となっている。これは除雪作業への配慮のためと考えられる。また、ハンプや狭さくは数例見られるだけで、あまり設置されていない。

表－2・10 地域別施設分類

|           | 北海道 | 東北 | 関東 | 北陸 | 中部 | 近畿 | 中国 | 四国 | 九州 | 沖縄 | 計   |        |
|-----------|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|--------|
|           |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    | 路線数 | 割合     |
| クランク      | 6   | 0  | 20 | 0  | 13 | 29 | 2  | 4  | 19 | 1  | 94  | 37.8%  |
| スラローム     | 19  | 1  | 16 | 0  | 3  | 4  | 0  | 0  | 3  | 1  | 47  | 18.9%  |
| ハンプ       | 0   | 0  | 0  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 1   | 0.4%   |
| フォート      | 2   | 0  | 4  | 0  | 2  | 1  | 0  | 0  | 5  | 0  | 14  | 5.6%   |
| 狭さく       | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 1  | 0  | 1   | 0.4%   |
| 路面舗装      | 0   | 0  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 1   | 0.4%   |
| 1手法小計     | 27  | 1  | 41 | 1  | 18 | 34 | 2  | 4  | 28 | 2  | 168 | 63.5%  |
| ク+ス       | 0   | 0  | 3  | 0  | 0  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 4   | 1.6%   |
| ク+ハ       | 0   | 1  | 2  | 1  | 1  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 6   | 2.4%   |
| ク+フ       | 0   | 0  | 3  | 0  | 13 | 15 | 2  | 0  | 3  | 0  | 36  | 14.5%  |
| ク+狭       | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 4  | 0  | 4   | 1.6%   |
| ス+ハ       | 1   | 2  | 5  | 0  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 9   | 3.6%   |
| ス+フ       | 0   | 0  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 2  | 0  | 3   | 1.2%   |
| ス+狭       | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 1  | 0  | 1   | 0.4%   |
| ハ+フ       | 0   | 0  | 0  | 0  | 9  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 9   | 3.6%   |
| ハ+狭       | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0.0%   |
| フ+狭       | 0   | 0  | 0  | 0  | 1  | 0  | 0  | 1  | 1  | 0  | 3   | 1.2%   |
| 2手法合計     | 1   | 3  | 14 | 1  | 25 | 17 | 2  | 1  | 11 | 0  | 75  | 30.1%  |
| ク+ス+ハ     | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0.0%   |
| ク+ス+フ     | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0.0%   |
| ク+ス+狭     | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0.0%   |
| ク+ハ+フ     | 0   | 0  | 0  | 0  | 2  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 3   | 1.2%   |
| ク+ハ+狭     | 0   | 0  | 4  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 4   | 1.6%   |
| ク+フ+狭     | 0   | 0  | 0  | 0  | 2  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 2   | 0.8%   |
| ス+ハ+フ     | 0   | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 1   | 0.4%   |
| ス+ハ+狭     | 0   | 0  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 1   | 0.4%   |
| ス+フ+狭     | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0.0%   |
| ハ+フ+狭     | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0.0%   |
| 3手法合計     | 0   | 1  | 5  | 0  | 4  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 11  | 4.4%   |
| ク+ス+ハ+フ   | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 1   | 0.4%   |
| ク+ス+ハ+狭   | 0   | 0  | 2  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 2   | 0.8%   |
| ク+ス+フ+狭   | 0   | 0  | 0  | 0  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 1   | 0.4%   |
| ク+ハ+フ+狭   | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0.0%   |
| ス+ハ+フ+狭   | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 0.0%   |
| ク+ス+ハ+フ+狭 | 0   | 0  | 0  | 0  | 0  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 1   | 0.4%   |
| 4手法以上     | 0   | 0  | 2  | 0  | 1  | 2  | 0  | 0  | 0  | 0  | 5   | 2.0%   |
| 合計        | 28  | 5  | 62 | 2  | 48 | 54 | 4  | 5  | 39 | 2  | 249 | 100.0% |

注：分類はハンプ～狭さくの5分類による

(7) 交通事故件数

整備前と整備後の交通事故件数データの回答があったのは、249路線中55路線である。図-2・6に示すように、整備前後の事故数の増減は、増加が2路線、減少が23路線、整備前後とも事故なしが30路線であった。

データが少ないため明確な傾向を把握することはできないが、回答のあった路線の多くでは事故が減少している。

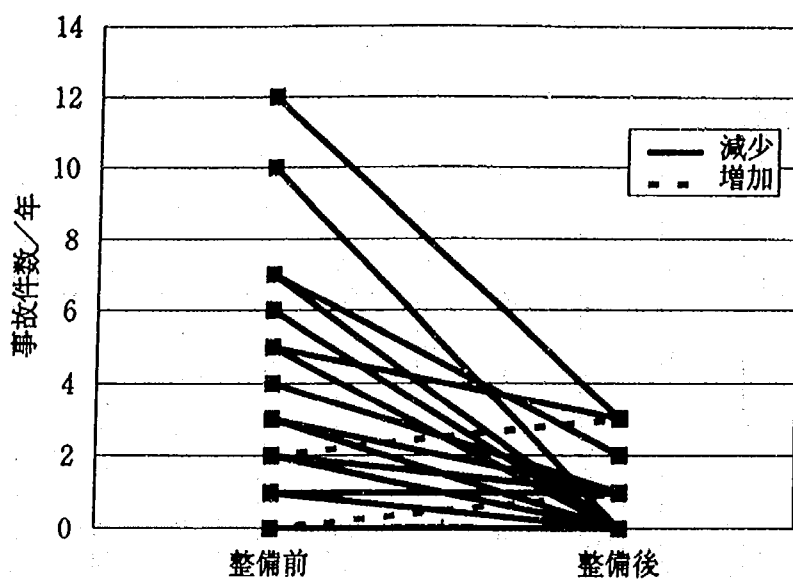


図-2・4 整備前後の交通事故件数の変化

### (8) 走行速度

整備前と整備後の走行速度データの回答があったのは、249路線中14路線である。図-2・7のように、整備前後の速度の増減は、増加が1路線、減少が11路線、変化無しが2路線である。

回答のあった路線の大半が、整備前に比べて50%～95%の速度になっており、走行速度が低下している。

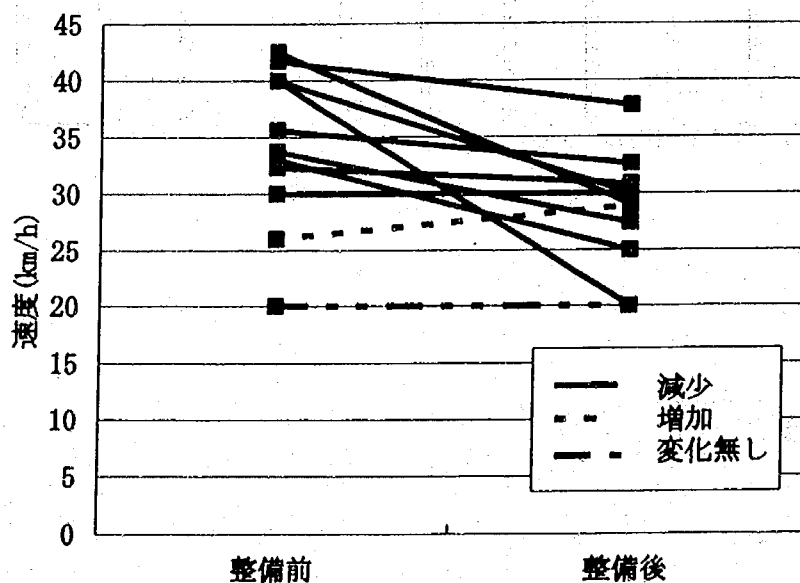


図-2・5 整備前後の走行速度の変化

## (9) 交通量

整備前と整備後の12時間交通量データの回答があったのは、249路線中45路線である。図-2・8のように、整備前後の交通量の増減は、増加が5路線、減少が40路線である。

回答のあった路線の大半が、整備前に比べて11%~95%の交通量になっており、更に50%と半分以下になった路線が10路線あり、交通量は減少している。

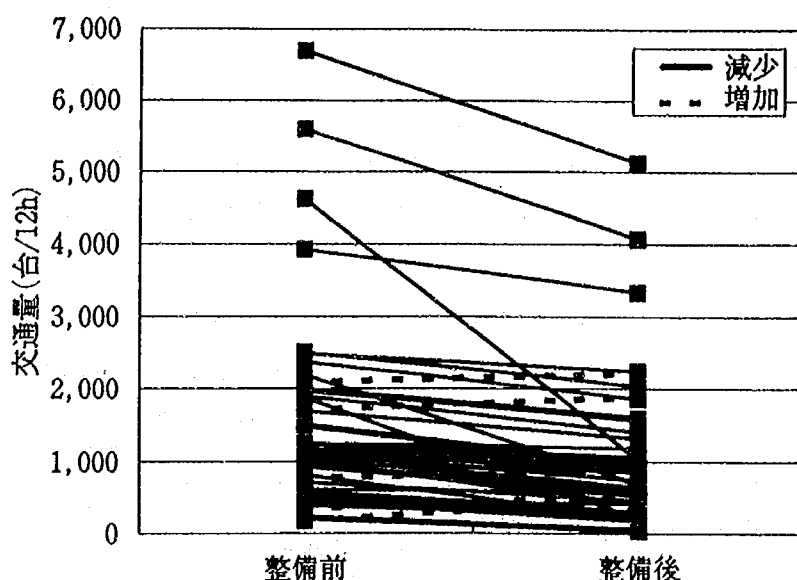


図-2・6 整備前後の交通量の変化

## (10) 地域特性からみたコミュニティ道路の構造に関する配慮事項

31都道府県・政令市のうち、23都道府県・政令市で地域特性に応じた配慮を行っており、主な内容は次の通りである。

### ①ハンプ

- ・住宅地区の交差点では、自転車・バイクの転倒の危険性、振動、騒音が発生するため、段差のないイメージハンプを使用したり、極端な構造のハンプを設置しないようにしている。
- ・車両等に急激なショックを与えない石張りのイメージハンプとしている。
- ・ハンプ、フォルトの設置に関しては、横断歩道と間違わない構造とする。

### ②車止め（ボラード）

- ・駐車車両対策として車止めを設置した。
- ・車両の接触により、月に2、3個の補修がある。
- ・車止めにチェーンを設置した。
- ・照明施設（フットライト）を兼ねた車止めを設置した。
- ・車庫の出入りに支障をきたさない落としこみ式車止めを採用した。
- ・大型緊急車両の通行を考慮して交差点部の車止めは可動式とした。
- ・低すぎると歩行者や運転者の死角に入ることがあるため、視覚障害者への配慮から、高さは80cmとし、

車両による破損も考慮して鋳物製とした。

### ③その他の速度抑制施設

- ・歩道への車両の乗り入れ防止のために植栽柵を設置した。
- ・沿道の商店、飲食店への昼夜間の人通りが多いため、植樹帯と兼ねたフォルト構造とした。
- ・住居の間口が狭く、沿道民家の駐車場の位置のために、フォルトや植栽の大きさが小型化した。
- ・支道交差点部はカラー舗装とし、ドライバーに対する注意喚起を図っている。

### ④路面

- ・自転車通行時の振動を小さくするため、車道路面の凹凸を低くした。
- ・視覚的に進入しにくくスピードの出しにくいインターロッキング舗装とした。
- ・集団登下校時に騒音を出さないようにゴム被覆タイプの溝蓋を採用した。

### ⑤歩車道段差

- ・歩車道の境界段差は2 c mとし、歩行者に道路の変化やオープンスペースのゆとりを感じさせる。
- ・歩車道の境界段差は2 c mとし、乳母車及び車椅子がスムーズに横断できるものとした。
- ・歩車道の境界段差は2 c mとし、歩行者・自転車が自由に往来できる構造とした。
- ・単路部では3 c mを標準とし、交差点部の切り下げは車椅子対策としてなくしている。
- ・段差解消により、歩行者空間の連続性を確保した。
- ・沿道公共施設と一体化した道路づくりのために、段差を極力なくした。
- ・停車需要の面から一時的な商品の積み卸し等が可能となるような低段差の構造が求められている。
- ・高齢者・障害者の通行性を確保するため歩車道段差を極力低くした。

### ⑥停車帯

- ・停車帯を確保した。
- ・沿道事業所や商店への荷物積み卸し用の停車帯を設置した。

### ⑦デザイン・景観等

- ・遊歩道的な性格を持たせるために、擬石タイル、街路樹、街路灯、絵タイル等を設置した。
- ・和風な盆栽町のイメージ具現化のため、短冊状のブロック、芝目地、自然石、捨て石を配置し、植栽に配慮した。
- ・地域に合ったカラーストック、植栽、街灯を設置した。
- ・景観を配慮して、歩車道境界に縁石と一体化された円形水路排水を設置した。
- ・植栽等をふんだんに施し水路を設置した。
- ・南国特性を考慮した色を採用し、植栽も1年中花や緑があるようにした。

### ⑧緊急車両への配慮

- ・緊急車両の通過及び活動スペースを確保した。
- ・消防の大型緊急車両が通過できるかを事前に確認した。
- ・消防車両の進入、作業活動に対する支障の有無を検討した。
- ・消防自動車等の緊急車両が通行可能な線形とした。

#### ⑨地元や警察との協議

- ・警察と交差点付近の協議があり、車止めにチェーンを設置した。
- ・警視庁との協議の結果、極端なクランク形態では合意できなかった。
- ・植栽等について地元町内会と協議した。

#### ⑩沿道施設との一体化

- ・河川公園と一体化するため高低木の植栽や、照明灯を補完した。
- ・沿道公共施設と一体化した道路づくりを行った。

#### ⑪雪関連

- ・除雪を考慮してハンプ、フォルトは設置しない。クランクよりスラロームを採用する。
- ・消雪装置を歩道の両側に設置し、車道中央での集水方式とした。
- ・除雪作業でのグレーダーの使用の容易性から、車道にインターロッキングブロックを使用しない。

#### ⑫対面通行

- ・すれ違い可能区間を設置し相互の車両がゆずり合って交差できる道路とした。
- ・商業地域であり、祭りの時は大型車が通行するため2車線を確保した。

#### ⑬その他

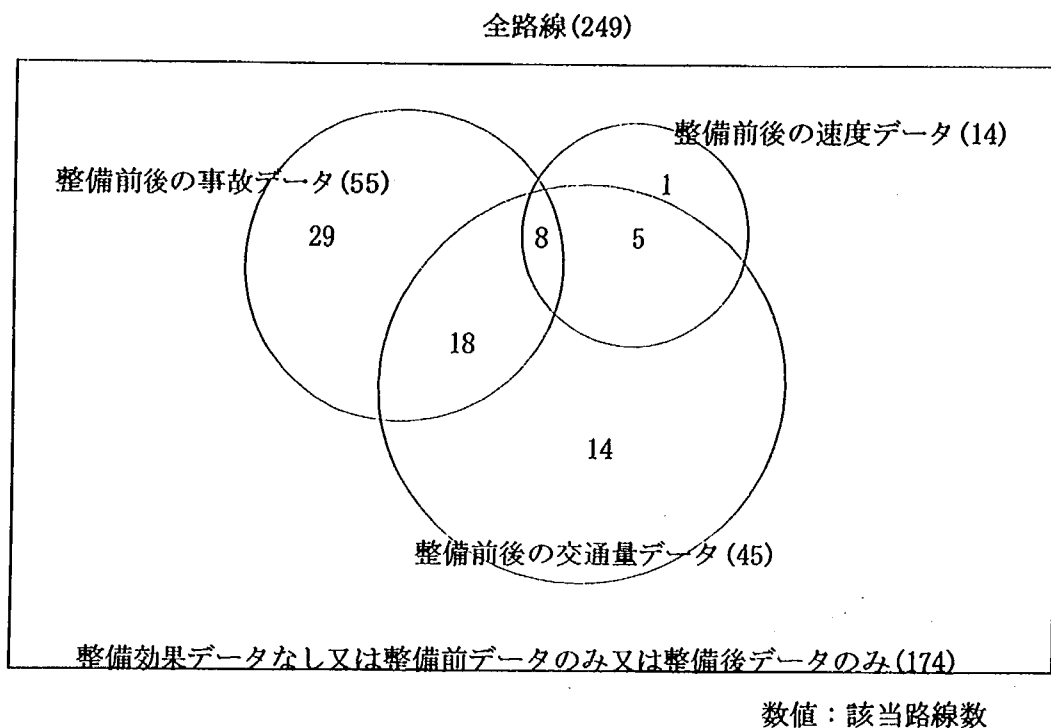
- ・コミュニティ道路の整備とあわせて電線類の地中化を検討している。
- ・第4種3級程度の道路として位置づけ、設計速度は40km/h以下を標準としている。
- ・道路構造令の歩車道分離した歩道と別な位置づけが必要である。道路交通法との整合が必要である。
- ・景観整備の観点から電線類地中化事業と組み合わせた方がよい。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの色は、弱視者の不利にならないことを考慮しながら、黄色以外の色を採用した場合もある。
- ・コミュニティ道路への入口交差点部では、交差道路に滞留が起き、交差点通過に支障が生じる。

### 2.2.3 代表的コミュニティ道路の事例

本項では、調査対象路線（249路線）のうち、代表的なコミュニティ道路について、その整備事例を示す。はじめに代表的コミュニティ道路の選定方法を示し、次に調査結果から代表路線の整備状況を整理する。また調査によって収集された状況写真及び路線図等から、各路線の特徴的な整備内容を事例として紹介する。

#### (1) 代表的コミュニティ道路の選定

調査対象路線（249路線）のうち、整備効果に関するデータが存在するもの（整備前後の事故・交通量・速度データがあるもの）を代表的コミュニティ道路とする。



図－2・7 整備効果に関するデータの有無

全ての整備効果に関するデータが存在するのは次の8路線である。

- ①6-255号（千葉県松戸市根本）
- ②1-71号（千葉県浦安市北栄3丁目）
- ③太平寺本町2丁目線（石川県野々市町本町5丁目地内）
- ④神立30号線（静岡県浜松市神立町）
- ⑤船越茄子1号（静岡県浜松市船越町）
- ⑥西明石103号線（兵庫県明石市西明石北町3丁目）
- ⑦南北39号線（愛媛県松山市春日町）
- ⑧宮前25号線（愛媛県松山市祓川2丁目）

## (2) 代表路線の整備状況及び整備事例

### 【整備状況】

次の整備項目について路線毎に一覧表化して、表－2・11～表－2・18に示す。

#### \*路線名

#### \*概況

- ・場所
- ・供用年度
- ・整備区間長
- ・通行方式（一方or対面）
- ・歩車分離形式（ありorなし）
- ・主な沿道状況（住居or商業or工業orその他）
- ・自動車速度抑制構造

#### \*事故

- ・整備前事故状況一件数、調査期間
- ・整備後事故件数一件数、調査期間

#### \*交通状況

- ・観測区間長
- ・整備前平均走行速度調査－実施日、調査時間帯、調査台数、平均走行速度
- ・整備後平均走行速度調査－実施日、調査時間帯、調査台数、平均走行速度
- ・整備前12時間自動車交通量調査－実施日、交通量（大型車、その他の車、二輪車）
- ・整備後12時間自動車交通量調査－実施日、交通量（大型車、その他の車、二輪車）

#### \*その他特記事項

### 【代表路線の特徴的事例】

各路線の路線状況写真及び路線平面図から、整備状況、車や歩行者・自転車の通行状況及び路線の印象等を読み取り、特徴的な整備事例として示す。

#### 《整備状況に関する着目点》

##### \*規制速度、通行方式

##### \*道路の線形（カーブ等）

##### \*車道幅員、歩道幅員（自転車歩行者道幅員）

##### \*設置されている速度抑制施設の種類

##### \*速度抑制施設の設置間隔

##### \*シケイン（クランクやスラロームなど）の前方の見通し、車道への張り出し部分の構造

##### \*車道の外側部の状況（ブロック舗装、グレーチング等）

##### \*交差点の状況（交差点ハンプ、路面舗装等）

##### \*歩道状況

##### \*植栽状況

##### \*ストリートファニチャー（照明、ベンチ、ゴミ箱等）

##### \*その他

《車や歩行者・自転車の通行状況及び路線の印象に関する着目点》

\* 車の走行状況

\* 路上駐車状況

\* 歩行者の通行状況（場所、交通量）

\* 自転車の通行状況（場所、交通量）

\* 路線の印象

\* その他

①千葉県・6-255号

(整備状況)

表-2・11 千葉県・6-255号の整備状況

|                                                                                                                    |                  |            |       |                |      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------|-------|----------------|------|----|
| 路線名                                                                                                                |                  | 千葉県・6-255号 |       |                |      |    |
| 概況                                                                                                                 | 場所               | 千葉県松戸市根本   |       |                |      |    |
|                                                                                                                    | 供用年度             | S58        | 整備区間長 | 680.0m         | 通行方式 | 一方 |
|                                                                                                                    | 歩車分離形式           | あり         |       | 主な沿道状況         |      | 商業 |
|                                                                                                                    | 自動車速度抑制構造        | クランク       |       |                |      |    |
| 事故                                                                                                                 | 整備前事故件数(調査期間)    | 5          |       | (S55.1~12)     |      |    |
|                                                                                                                    | 整備後事故件数(調査期間)    | 0          |       | (S58.3~S59.12) |      |    |
| 交通状況                                                                                                               | 《平均走行速度調査》       |            |       |                |      |    |
|                                                                                                                    |                  | 整備前        |       | 整備後            |      |    |
|                                                                                                                    | 実施日              | S56.2      |       | H6.2.1(火)      |      |    |
|                                                                                                                    | 調査時間帯            | 9時 ~ 10時   |       | 9時 ~ 10時       |      |    |
|                                                                                                                    | 調査台数             | 10台        |       | 20台            |      |    |
|                                                                                                                    | 平均走行速度           | 20km/h     |       | 20km/h         |      |    |
|                                                                                                                    | 《自動車交通量調査(12時間)》 |            |       |                |      |    |
|                                                                                                                    |                  | 整備前        |       | 整備後            |      |    |
|                                                                                                                    | 実施日              | S56.2      |       | H6.2.1(火)      |      |    |
|                                                                                                                    | 大型車              |            |       |                |      |    |
|                                                                                                                    | その他の車            | 1,700台     |       | 1,880台         |      |    |
|                                                                                                                    | 二輪車              | 1,200台     |       | 1,350台         |      |    |
| (観測区間長:680m)                                                                                                       |                  |            |       |                |      |    |
| その他特記事項                                                                                                            |                  |            |       |                |      |    |
| 《地域特性から見たコミュニティ道路の構造に関する配慮事項》                                                                                      |                  |            |       |                |      |    |
| 千葉県下では初のコミュニティ道路であり、しかも松戸駅の駅前商店街に位置する特殊な条件の中で事業を進めてきたが、「安心して歩ける道路」という、当初目的は達成されており、地区道路交通環境整備の一つの方向付けになることを期待している。 |                  |            |       |                |      |    |
| しかし、当時はコミュニティ道路の道路幅は8m未満という採択基準があり、現在では歩道幅が狭い状態にあること、また今でも車止めに車両が接触する等の事故があり、月に2、3個の車止めを補修している状況である。               |                  |            |       |                |      |    |

(整備事例：千葉県・6-255号)

- ・規制速度は20km/hで一方通行である。
- ・クランクの張り出し部には、植栽（高木）やボラードが配置されている箇所と、何もない箇所がある。何もない箇所では、張り出し部（歩道の一部）と車道との段差がないため、張り出し部の見た目による圧迫感が少ない。
- ・車道幅員は4.0mで見通し幅は3.0mあり、前方見通しがよい。
- ・歩道は2.0mであるが、電線が地中化されており、デザイン照明が設置されている。しかし、路上駐車車両や歩道上に飲食店の看板が多く見られ、写真からは雑然とした印象を受ける。
- ・松戸駅から松戸市役所までの路線であり、飲食店等が立ち並んでいる。このため、交通量が非常に多い路線（3000台/12h以上）であり、コミュニティ道路整備後も交通量が減少していない。また、破損したボラードや、ボラードを撤去した後が見られ、歩道に乗り上げて駐車している車両が多く見られる。

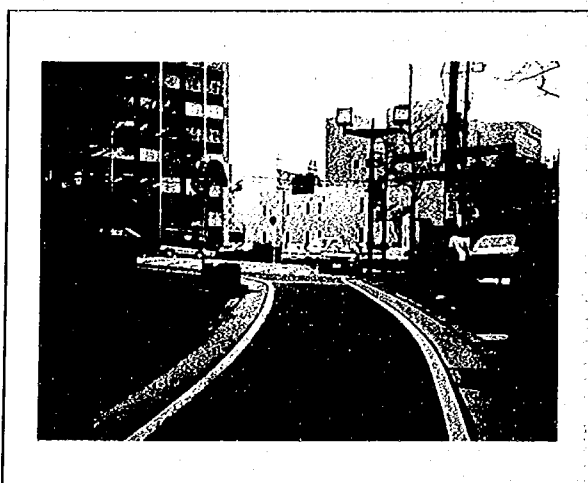
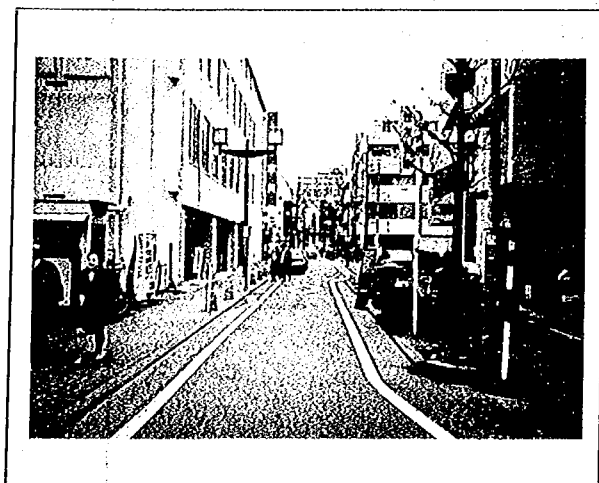
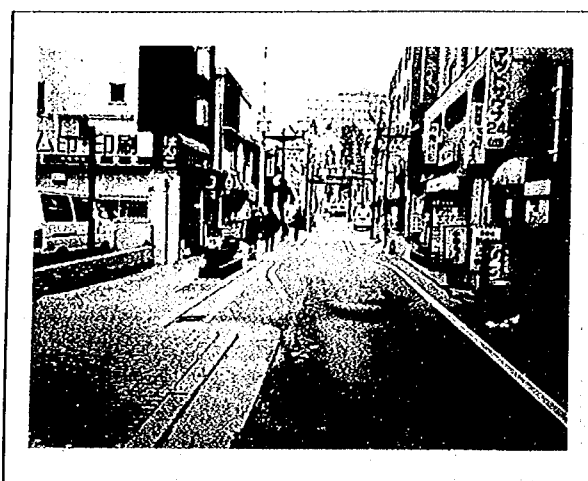
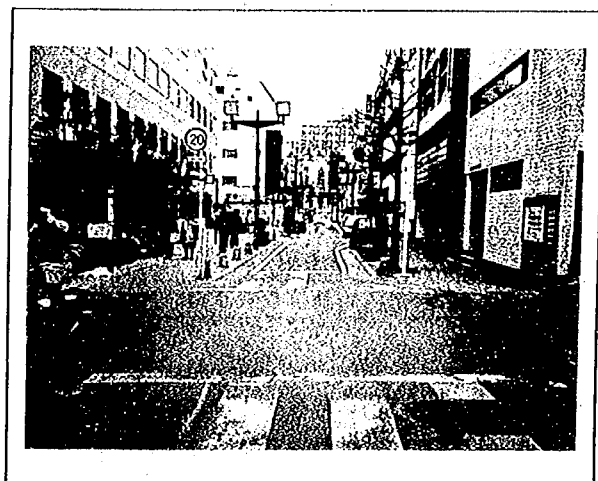


図-2・8 千葉県・6-255号の整備概況

②千葉県・１－７１号

(整備状況)

表－２・１２ 千葉県・１－７１号の整備状況

|                                                                                                                      |                  |                      |       |             |      |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----------------------|-------|-------------|------|----|
| 路線名 千葉県・１－７１号                                                                                                        |                  |                      |       |             |      |    |
| 概況                                                                                                                   | 場所               | 千葉県浦安市北栄３丁目          |       |             |      |    |
|                                                                                                                      | 供用年度             | H4                   | 整備区間長 | 370.3m      | 通行方式 | 一方 |
|                                                                                                                      | 歩車分離形式           | あり                   |       | 主な沿道状況      | 住居   |    |
|                                                                                                                      | 自動車速度抑制構造        | ハンプ、スラローム、イメージボトルネック |       |             |      |    |
| 事故                                                                                                                   | 整備前事故件数（調査期間）    | 12                   |       | (H3.1～12)   |      |    |
|                                                                                                                      | 整備後事故件数（調査期間）    | 3                    |       | (H4.5～H5.4) |      |    |
| 交通状況                                                                                                                 | 《平均走行速度調査》       |                      |       |             |      |    |
|                                                                                                                      |                  | 整備前                  |       | 整備後         |      |    |
|                                                                                                                      | 実施日              | H2.9.27（木）           |       | H5.10.14（木） |      |    |
|                                                                                                                      | 調査時間帯            | 7時～19時               |       |             |      |    |
|                                                                                                                      | 調査台数             | 120台                 |       |             |      |    |
|                                                                                                                      | 平均走行速度           | 41.7km/h             |       | 37.8km/h    |      |    |
|                                                                                                                      | 《自動車交通量調査（12時間）》 |                      |       |             |      |    |
|                                                                                                                      |                  | 整備前                  |       | 整備後         |      |    |
|                                                                                                                      | 実施日              | H2.9.27（木）           |       | H5.10.14（木） |      |    |
|                                                                                                                      | 大型車              |                      |       |             |      |    |
|                                                                                                                      | その他の車            | 1,608台               |       | 合計 1,308台   |      |    |
|                                                                                                                      | 二輪車              | 83台                  |       |             |      |    |
| （観測区間長：370.3m）                                                                                                       |                  |                      |       |             |      |    |
| その他特記事項                                                                                                              |                  |                      |       |             |      |    |
| 《地域特性から見たコミュニティ道路の構造に関する配慮事項》                                                                                        |                  |                      |       |             |      |    |
| <p>今までのコミュニティ道路の考え方を基本にして設計したが、警察から歩車道分離の考え方が示され、交差点協議において、ボラード間のチェーンを設置するように要望があり、市としても交差点付近ではチェーン設置の方向で検討している。</p> |                  |                      |       |             |      |    |

(整備事例：千葉県・1-71号)

- ・車道の幅員は3.5mであるが、外側部はブロック舗装になっており、路線の屈曲が大きく見える。
- ・歩道の幅員は2.0~4.5mと広く、自転車も歩道を走行している。
- ・路線はスラローム形状で、途中にハンプを設けている。また、路線の入り口部は、イメージ狭さくになっている。
- ・スラロームの張り出し部はおよそ1.5mであり、所々で張り出し部に併設して停車スペースが設けられている。
- ・歩道と車道の段差はほとんどなく縁石ですりつけている。ボラードの間隔が密であり、路上駐車車両は見られない。
- ・照明やベンチ、ゴミ箱及びボラードが統一した印象のデザイン・色になっており、路線のイメージづくりに役立っている。電線は地中化されていないが、住宅街の落ち着いた雰囲気となっている。

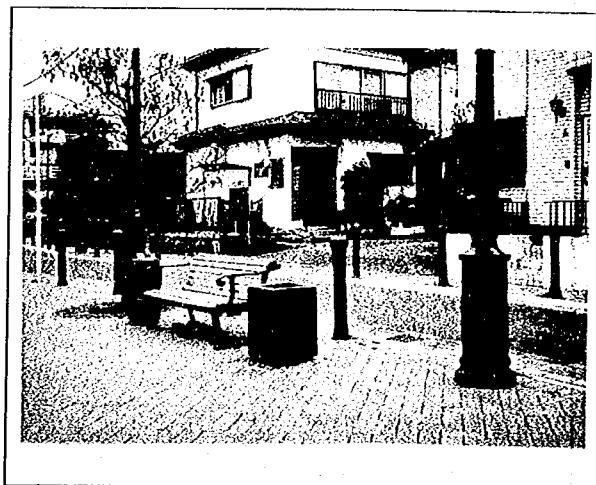
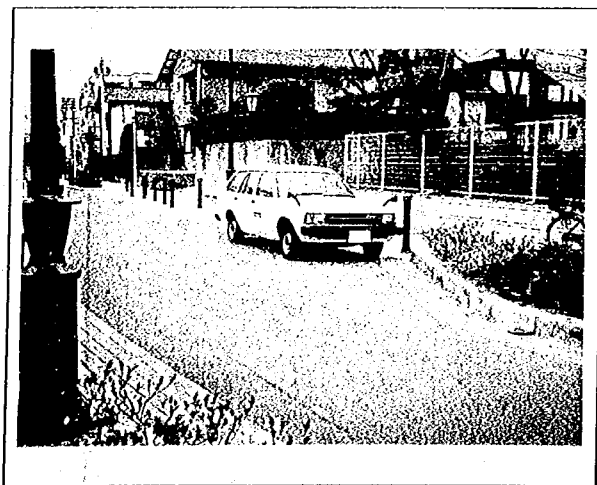
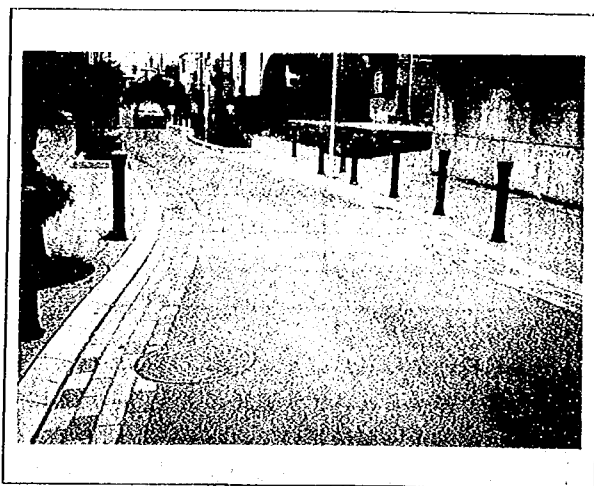
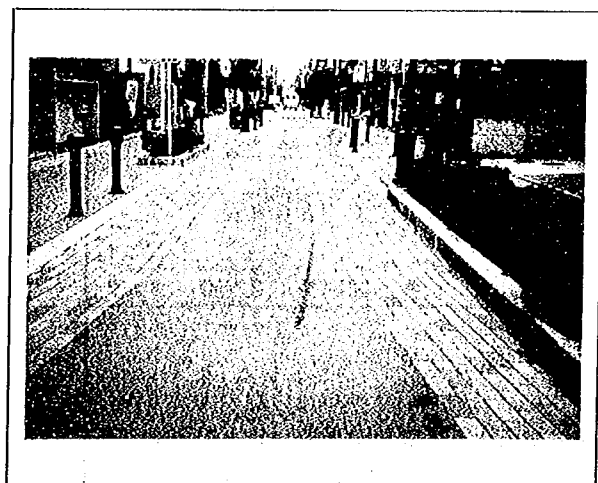


図-2・9 千葉県・1-71号の整備概況

③石川県・太平寺本町2丁目線

(整備状況)

表-2・13 石川県・太平寺本町2丁目線の整備状況

| 路線名       | 石川県・太平寺本町2丁目線       |       |        |                  |      |    |
|-----------|---------------------|-------|--------|------------------|------|----|
| 場所        | 石川県野々市町本町5丁目地内      |       |        |                  |      |    |
| 概況        | 供用年度                | S 6 2 | 整備区間長  | 2 4 0 m          | 通行方式 | 対面 |
| 歩車分離形式    | あり                  |       | 主な沿道状況 | 住居、学校、文化施設       |      |    |
| 自動車速度抑制構造 | ハンプ、クランク、路面舗装、一車線区間 |       |        |                  |      |    |
| 事故        | 整備前事故件数(調査期間)       | 2     |        | (S 6 1. 1 ~ 1 2) |      |    |
|           | 整備後事故件数(調査期間)       | 0     |        | (H 1. 1 ~ 1 2)   |      |    |

| 《平均走行速度調査》 |                   |                   |
|------------|-------------------|-------------------|
|            | 整 備 前             | 整 備 後             |
| 実施日        | S 6 2. 9. 2 8 (月) | S 6 3. 9. 2 6 (月) |
| 調査時間帯      | 1 0 時 ~ 1 8 時     | 1 0 時 ~ 1 8 時     |
| 調査台数       | 1 0 0 台           | 1 0 0 台           |
| 平均走行速度     | 3 3 km/h          | 2 5 km/h          |

| 《自動車交通量調査(12時間)》 |                   |                   |
|------------------|-------------------|-------------------|
|                  | 整 備 前             | 整 備 後             |
| 実施日              | S 6 2. 9. 2 8 (月) | S 6 3. 9. 2 6 (月) |
| 大型車              | 2 2 台             | 8 台               |
| その他の車            | 5 6 3 台           | 2 8 5 台           |
| 二輪車              | 4 0 台             | 4 9 台             |

(観測区間長: 2 4 0 m)

#### その他特記事項

##### 《路面整備及び効果測定のための調査報告書》

- ・「コミュニティ道路の計画と施工について 一人に優しい道づくり」野々市町のパンフ

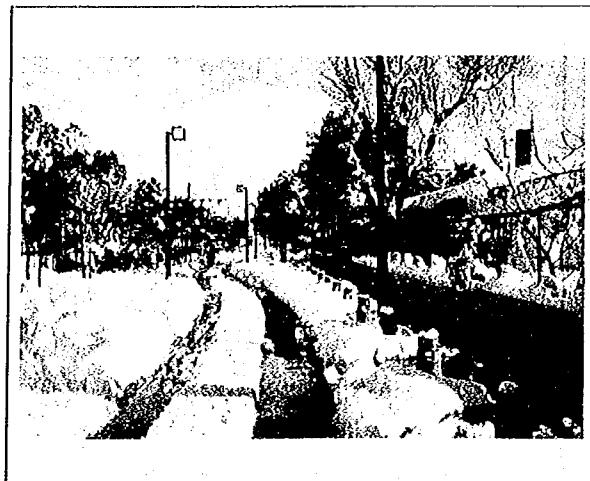
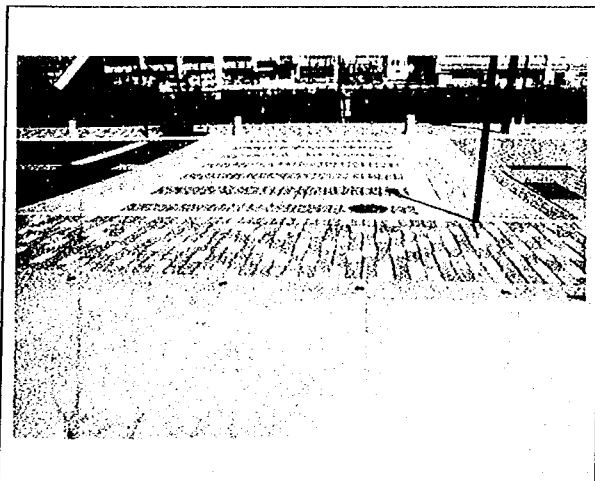
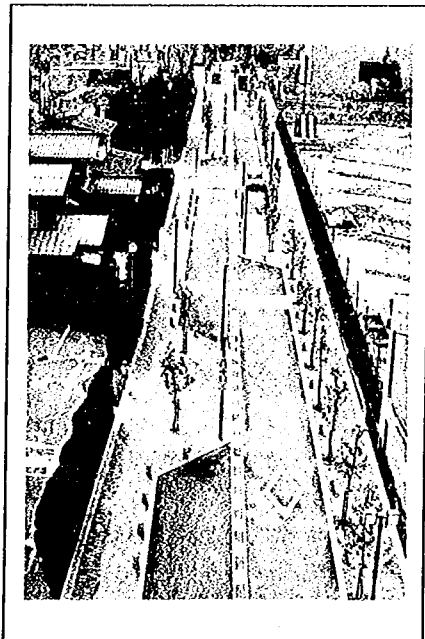
##### 《地域特性から見たコミュニティ道路の構造に関する配慮事項》

- ・冬季の積雪対策として、消雪装置を道路歩道部両側に設置し、歩行者の快適歩行を優先する方策を取り、水が歩道部分から車道部分へ流れるよう、下図の標準断面図のように、中央集水方式とした。

又、対面通行であるが、すれ違い可能な2車線区間を必要最小限とし、待ち合わせを生じさせ相互の車両がすり合って交差できる道路とした。一車線区間は下図の標準断面図のように、歩道を広く取り歩行者にゆとりのある道づくりとした。

(整備事例：石川県・太平寺本町2丁目線)

- ・対面通行であるが、すれ違いが可能なのはシケイン内のみで、クランクの張り出し部は、一車線分（幅員3.5m）になっている。更にクランク内にハンプが設置されており、対向車がなくても非常に速度の出しにくい構造となっている。
- ・歩道は2.0～6.5mあり、通学の小学生が2～3人並んで歩行することができる。
- ・ハンプや横断歩道はインターロッキングブロックとなっている。
- ・張り出し部は歩道の一部として利用されているが、多くは照明とボラードが設置されているのみであることから、張り出し部が前方見通しの障害とはならない。設置されているボラードには、自動車の接触を防止するための反射板が付けられている。
- ・張り出し部にベンチが設置され、ポケットパークのようにになっている場所もある。
- ・積雪時はボラードが雪に埋まるため、照明と高木が歩車道区分の目安になっている。



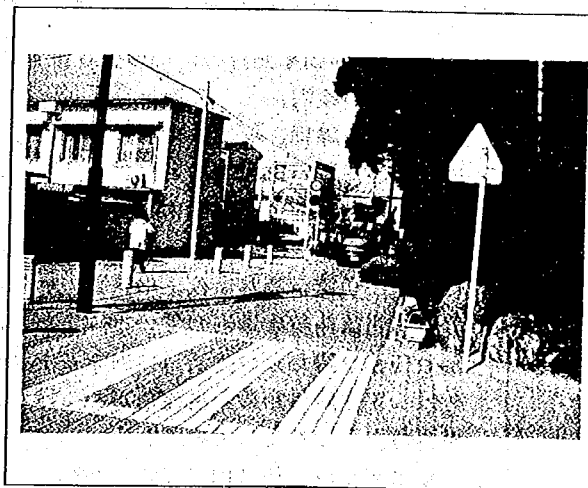
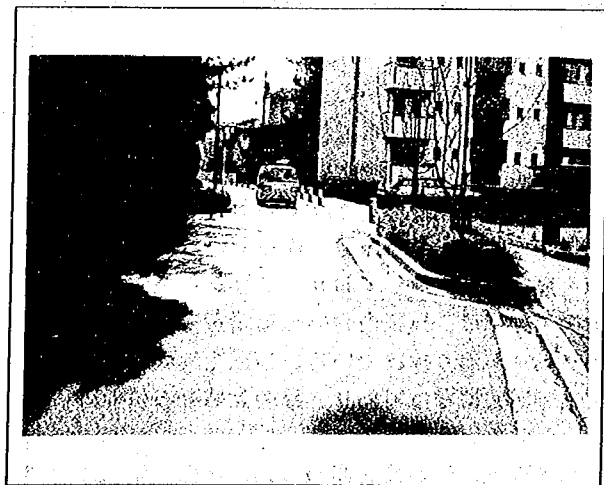
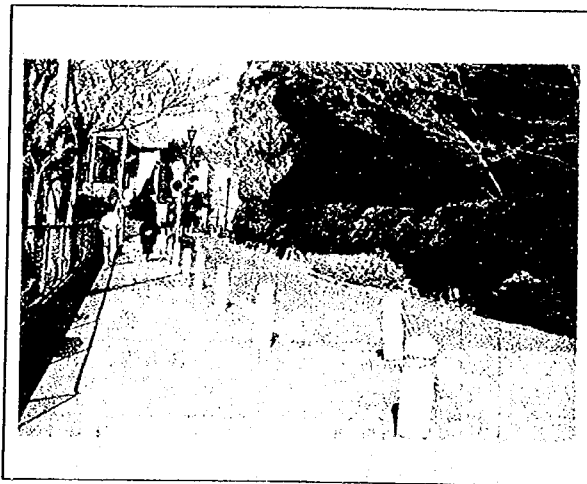
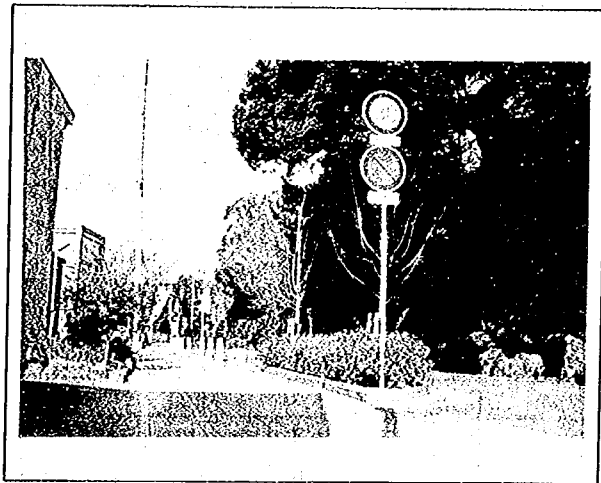
図－2・10 石川県・太平寺本町2丁目線の整備概況

(整備状況)

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                       |               |                   |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------|-------------------|-------------------|
| <b>路線名</b> 静岡県・神立30号                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                       |               |                   |                   |
| <b>場所</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 静岡県浜松市神立町             |               |                   |                   |
| <b>供用年度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | H 1                   | <b>整備区間長</b>  | 2 6 6 m           | <b>通行方式</b> 一方    |
| <b>歩車分離形式</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | あり                    | <b>主な沿道状況</b> | 住居                |                   |
| <b>自動車速度抑制構造</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | クランク、路面舗装             |               |                   |                   |
| <b>整備前事故件数（調査期間）</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                       |               | 1                 | (S 6 2 . 1 ~ 1 2) |
| <b>整備後事故件数（調査期間）</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                       |               | 0                 | (H 1 . 1 ~ 1 2)   |
| <b>《平均走行速度調査》</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                       |               |                   |                   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>整 備 前</b>          |               | <b>整 備 後</b>      |                   |
| <b>実施日</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | S 6 2 . 1 1 . 1 9 (木) |               | H 1 . 6 . 1 6 (金) |                   |
| <b>調査時間帯</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 9 時 ～ 1 0 時           |               | 9 時 ～ 1 0 時       |                   |
| <b>調査台数</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 4 3 台                 |               | 2 1 台             |                   |
| <b>平均走行速度</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 4 0 . 0 km/h          |               | 3 0 . 0 km/h      |                   |
| <b>《自動車交通量調査(12時間)》</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                       |               |                   |                   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>整 備 前</b>          |               | <b>整 備 後</b>      |                   |
| <b>実施日</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | S 6 2 . 1 1 . 1 9 (木) |               | H 1 . 6 . 1 6 (金) |                   |
| <b>大型車</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                       |               |                   |                   |
| <b>その他の車</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 3 9 1 台               |               | 2 3 4 台           |                   |
| <b>二輪車</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 2 1 9 台               |               | 2 6 2 台           |                   |
| (観測区間長：300m)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                       |               |                   |                   |
| <b>その他特記事項</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                       |               |                   |                   |
| <b>《路線整備及び効果測定のための調査報告書》</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                       |               |                   |                   |
| <b>1. 設置場所の検討</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                       |               |                   |                   |
| <p>神立30号線は、浜松の東北部に位置し、市道中野町三方原線と市道植松和地線の南北の幹線にはさまれ、路線を含む当該地区は南北方向の通過交通の発生しやすい道路形態である。</p> <p>沿道には、蒲神明宮や県営住宅があり、当該道路は通学路に指定されていないが、蒲神明宮が集合場所になっているため、県営住宅等、沿道からの通学生が路線を通過している。また周辺には、小学校、高等学校、幼稚園、病院などの主要施設が集積しており、これから発生する自動車が当該路線を通過している。また、南北方向の交通は、地区内の幹線道路が未整備のため集散機能を持たない生活道路内を長トリップの自動車が通り抜けている。沿道土地利用は、東側は一部住居併用の業務施設があるほか、全て蒲神明宮になっており、緑の量感と石積の外構が良好な景観を呈している。</p> <p>浜松市では、住区内における歩行者、自転車の安全性、快適性を高める為、市内数地区でコミュニティ道路の整備を進めている。当該路線も歩行者と自転車と共存して快適な生活が享受できるよう、整備をすすめることが必要であり、その整備効果も高いと考えられる。</p> |                       |               |                   |                   |
| <b>2. 整備基準の検討</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                       |               |                   |                   |
| <p>当該道路は、物理的に自動車交通の速度を落させることにより、通過目的の自動車の進入を抑制させる構造（ジグザグ道路）とし、歩行者の交通を優先させ安全を確保する道路である。</p> <p>道路東側の神社の緑を活かすため、高木は西側（歩道内）のみとした。</p> <p>また、当該道路の起終点及び交差点を明確にするため、インクラッキングでのハブを設けている。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                       |               |                   |                   |

(整備事例：静岡県・神立30号)

- ・一方通行で規制速度は30km/hである。
- ・東側の蒲神明宮に沿う路線であり、カーブと蒲神明宮の石垣により前方が見通せない区間がある。
- ・歩道は片側のみに設けられている。ボラードはロープが張られており、歩車分離の形態となっている。  
歩道の幅員は広く、自転車も歩道を走行している。
- ・低木の植え込みがフォルトとして設置されており、クランクを形成している。
- ・横断歩道は白色のブロックを利用したブロック舗装になっている。



図－2・11 静岡県・神立30号の整備概況

⑤静岡県・船越茄子1号

(整備状況)

表一2・15 静岡県・船越茄子1号の整備状況

|               |                  |             |            |            |    |
|---------------|------------------|-------------|------------|------------|----|
| 路線名           | 静岡県・船越茄子1号       |             |            |            |    |
| 場所            | 静岡県浜松市船越町        |             |            |            |    |
| 供用年度          | H2               | 整備区間長       | 328m       | 通行方式       | 一方 |
| 歩車分離形式        | あり               | 主な沿道状況      |            |            | 住居 |
| 自動車速度抑制構造     | ハンプ、クランク、路面舗装    |             |            |            |    |
| 整備前事故件数(調査期間) | 2                |             | (S63.1~12) |            |    |
| 整備後事故件数(調査期間) | 0                |             | (H2.1~12)  |            |    |
| 交通状況          | 《平均走行速度調査》       |             |            |            |    |
|               |                  | 整備前         |            | 整備後        |    |
|               | 実施日              | S63.9.22(木) |            | H2.6.29(金) |    |
|               | 調査時間帯            | 9時 ~ 10時    |            | 9時 ~ 10時   |    |
|               | 調査台数             | 50台         |            | 28台        |    |
|               | 平均走行速度           | 40.0km/h    |            | 30.0km/h   |    |
|               | 《自動車交通量調査(12時間)》 |             |            |            |    |
|               |                  | 整備前         |            | 整備後        |    |
|               | 実施日              | S63.9.22(木) |            | H2.6.29(金) |    |
|               | 大型車              |             |            |            |    |
|               | その他の車            | 438台        |            | 262台       |    |
|               | 二輪車              | 121台        |            | 145台       |    |
| (観測区間長:400m)  |                  |             |            |            |    |

その他特記事項

《路線整備及び効果測定のための調査報告書》

1. 設置場所の検討

船越茄子1号線は、浜松駅の東北約1.5kmのところであり、市道中野町三方原線と元浜神立1号線を結ぶ延長330mの路線である。

沿道には、船越小学校をはじめ銀行等が立地し、歩行者等の出入りもかなり見られる。また周辺にも中学校、公民館などがあるほか、工場等もかなり分布しており、これらから発生する自動車が当該路線を通過している。また、路線の西側に並行して都市計画道路早出寺脇線が計画されており、将来当該道路は、自動車の通行を極力制御して、歩行者、自転車を中心とした道路として位置づけられることになる。

浜松市では、住区内における歩行者、自転車の安全性、快適性を高めるため、市内数地区でコミュニティ道路の整備を進めている。当該路線も同様に歩行者と自転車が共存して快適な生活が享受できるよう、整備を進めることが必要であり、その整備効果も高いと考えられる。

2. 整備基準の検討

当該道路は、物理的に自動車交通の速度を落させることにより、通過目的の自動車の進入を抑制させる構造(ジグザグ道路)とし、歩行者の交通を優先させ安全を確保する道路である。

平面線形は道路幅員が7.85mの為、両側歩道にすると歩道が狭くなり、さらに通行形態が通学生主体であることから、片側歩道とすることにした。

また、当該道路の起終点及び交差点を明確にするため、インターロッキングでのハンプを設けている。

(整備事例：静岡県・船越茄子1号)

- ・一方通行である。
- ・歩道は片側のみに設置され、ボラードが設置されている。植栽は張り出し部分にわずかに見られる程度である。
- ・前方の見通し幅が広いクランク構造となっている。交差点部には路面舗装を施したハンプが設置されている。横断歩道も白色のブロックを利用したブロック舗装になっている。

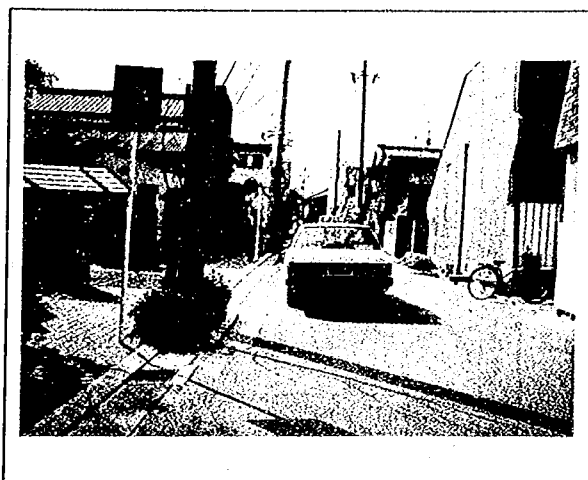
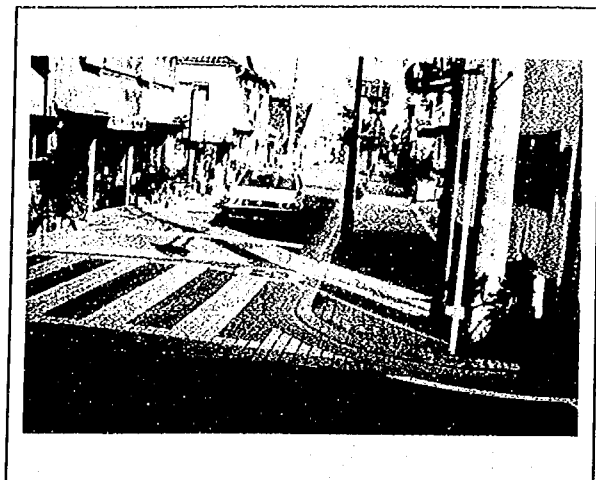


図-2・12 静岡県・船越茄子1号の整備状況

(整備状況)

表-2・16 兵庫県明石市・西明石103号線の整備状況

|                                                       |                  |                        |       |        |              |    |
|-------------------------------------------------------|------------------|------------------------|-------|--------|--------------|----|
| 路線名                                                   |                  | 兵庫県明石市・西明石103号線        |       |        |              |    |
| 場所                                                    |                  | 兵庫県明石市西明石北町3丁目         |       |        |              |    |
| 概況                                                    | 供用年度             | S62                    | 整備区間長 | 530m   | 通行方式         | 一方 |
|                                                       | 歩車分離形式           | あり                     |       | 主な沿道状況 |              | 住居 |
|                                                       | 自動車速度抑制構造        | ハンプ、クランク、フォルト、狭さく、路面舗装 |       |        |              |    |
| 事故                                                    | 整備前事故件数(調査期間)    |                        |       | 6      | (S60.1~12)   |    |
|                                                       | 整備後事故件数(調査期間)    |                        |       | 0      | (S62.1~12)   |    |
| 交通状況                                                  | 《平均走行速度調査》       |                        |       |        |              |    |
|                                                       |                  | 整備前                    |       |        | 整備後          |    |
|                                                       | 実施日              | S61.7.17(木)            |       |        | S62.11.18(水) |    |
|                                                       | 調査時間帯            | 7時 ~ 18時               |       |        | 7時 ~ 18時     |    |
|                                                       | 調査台数             | 240台                   |       |        | 240台         |    |
|                                                       | 平均走行速度           | 30.0km/h               |       |        | 30.0km/h     |    |
|                                                       | 《自動車交通量調査(12時間)》 |                        |       |        |              |    |
|                                                       |                  | 整備前                    |       |        | 整備後          |    |
|                                                       | 実施日              | S61.7.17(木)            |       |        | S62.11.18(水) |    |
|                                                       | 大型車              | 0台                     |       |        | 0台           |    |
| その他の車                                                 | 343台             |                        |       | 537台   |              |    |
| 二輪車                                                   | 33台              |                        |       | 23台    |              |    |
| (観測区間長: 530m)                                         |                  |                        |       |        |              |    |
| その他特記事項                                               |                  |                        |       |        |              |    |
| 《路線整備及び効果測定のための調査報告書》                                 |                  |                        |       |        |              |    |
| ・「明石市市道103号線島羽地区 交通量・騒音・振動調査《事後調査》報告書」                |                  |                        |       |        |              |    |
| 昭和62年12月 明石市土木部交通安全課                                  |                  |                        |       |        |              |    |
| 1) 交通量調査                                              |                  |                        |       |        |              |    |
| ① 車両交通量                                               |                  |                        |       |        |              |    |
| 車の利用度が減り、特に通勤時間帯の車両の利用度が大きく減少した。                      |                  |                        |       |        |              |    |
| ② 走行速度                                                |                  |                        |       |        |              |    |
| 制限速度(30km/h)が不変のため、実際の速度は整備前後とも25~30km/hとほとんど変化がなかった。 |                  |                        |       |        |              |    |
| 2) 歩行者、自転車の軌跡                                         |                  |                        |       |        |              |    |
| 量的にもルートのにも、コミュニティ道路建設前との差異は現れなかった。                    |                  |                        |       |        |              |    |
| 3) 騒音測定                                               |                  |                        |       |        |              |    |
| 車両交通量の減少によるものと思われる騒音レベルの低下が見られた。                      |                  |                        |       |        |              |    |
| 4) 振動測定                                               |                  |                        |       |        |              |    |
| 全体に振動レベルは非常に低く、もともと交通量が少ないため振動発生への影響は少ないと思われる。        |                  |                        |       |        |              |    |
| 5) 騒音振動レベルと速度の関係                                      |                  |                        |       |        |              |    |
| 騒音、振動レベルと速度との関係において、相関関係はほとんど表れていない。                  |                  |                        |       |        |              |    |

(整備事例：兵庫県明石市・西明石103号線)

- ・車道幅員は3.0～3.5mで、路線の出入口部には台形ハンプと狭さくが組み合わせて設置されている。また、0.5～1.0mの張り出しを持つクランクが連続的に配置されている。
- ・車道の外側は蓋掛け式の側溝であり、舗装の色と異なっている。
- ・歩道幅員は1.5～2.0mであり、自転車の多くは車道を通行している。
- ・沿道は住居が多く、電柱が非常に目立つ。クランクの車道への張り出し部分は、低木と高木の植え込みとなっている。

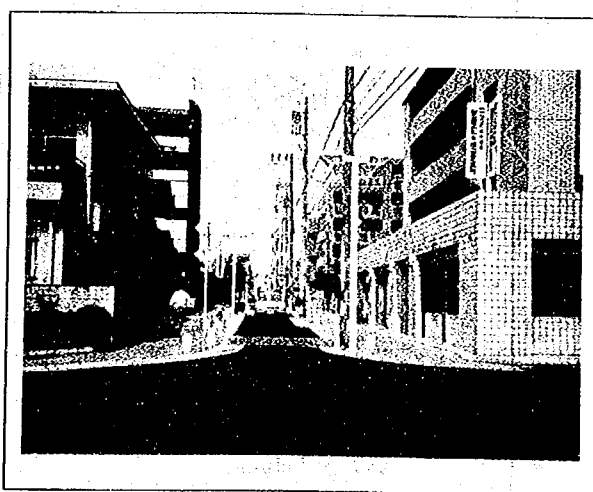
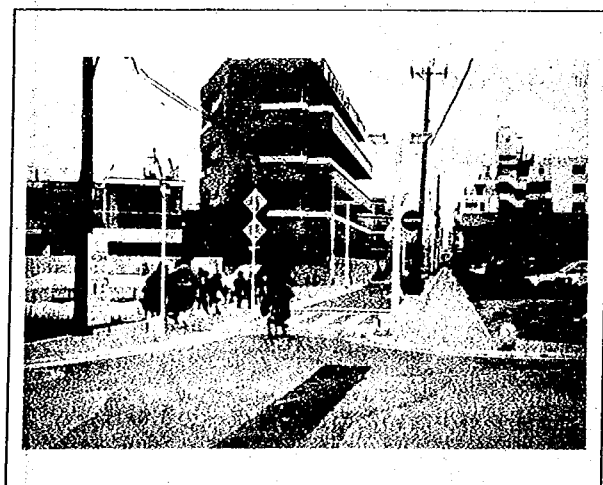
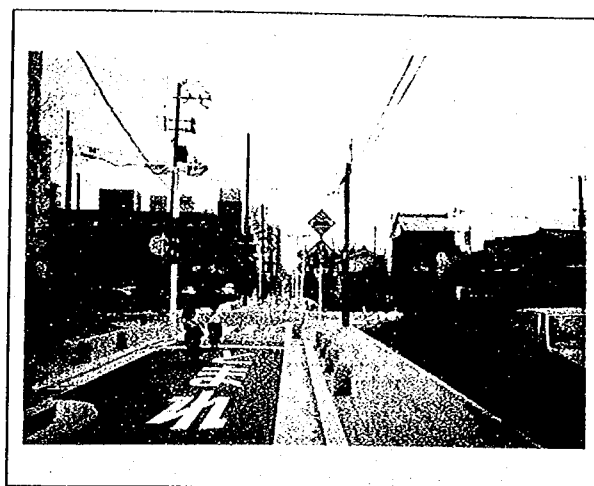


図-2・13 兵庫県明石市・西明石103号線の整備概況

⑦愛媛県松山市・南北39号線

(整備状況)

表-2・17 愛媛県松山市・南北39号線の整備状況

|                     |                   |            |       |                  |      |    |
|---------------------|-------------------|------------|-------|------------------|------|----|
| 路 線 名 愛媛県松山市・南北39号線 |                   |            |       |                  |      |    |
| 概 況                 | 場所                | 愛媛県松山市春日町  |       |                  |      |    |
|                     | 供用年度              | S 5 8      | 整備区間長 | 270m             | 通行方式 | 一方 |
|                     | 歩車分離形式            | あり         |       | 主な沿道状況           | 住居   |    |
|                     | 自動車速度抑制構造         | クランク、フォルト  |       |                  |      |    |
| 事 故                 | 整備前事故件数 (調査期間)    | 7          |       | (S 5 7. 1 ~ 1 2) |      |    |
|                     | 整備後事故件数 (調査期間)    | 0          |       | (H 5. 1 ~ 1 2)   |      |    |
| 交 通 状 況             | 《平均走行速度調査》        |            |       |                  |      |    |
|                     |                   | 整 備 前      |       | 整 備 後            |      |    |
|                     | 実施日               | S 5 7. 1 2 |       | H 6. 1. 3 1 (月)  |      |    |
|                     | 調査時間帯             |            |       | 10時 ~ 11時        |      |    |
|                     | 調査台数              | 80台        |       | 50台              |      |    |
|                     | 平均走行速度            | 40.0 km/h  |       | 30.0 km/h        |      |    |
|                     | 《自動車交通量調査 (12時間)》 |            |       |                  |      |    |
|                     |                   | 整 備 前      |       | 整 備 後            |      |    |
|                     | 実施日               | S 5 7. 1 2 |       | H 6. 1. 3 1 (月)  |      |    |
|                     | 大型車               | 5台         |       | 0台               |      |    |
| その他の車               | 400台              |            | 250台  |                  |      |    |
| 二輪車                 | 50台               |            | 20台   |                  |      |    |
| ( 観測区間長 : 270m )    |                   |            |       |                  |      |    |
| その他特記事項             |                   |            |       |                  |      |    |
| 特記事項無し              |                   |            |       |                  |      |    |

(整備事例：愛媛県松山市・南北39号線)

- ・一方通行で、30km/hに速度規制されている。
- ・クラנקの車道に張り出した部分は0.8mで、前方の見通しは良好である。車道幅員は3.0mであり、路上駐車は見あたらない。
- ・自歩道の幅員は2.0mであり、さらにボラードや植栽、電柱があるため狭くなっている。このため自転車は車道を走行している。
- ・イメージハンプらしきカラー舗装が見られる。
- ・クラנקの張り出した部分は、低木・高木の植え込みになっている。
- ・かなり大きなボラードが設置されている。設置間隔が広いところでは、ボラード間に自転車が駐輪されている。
- ・交差点部はインターロッキングブロックで路面舗装されている。

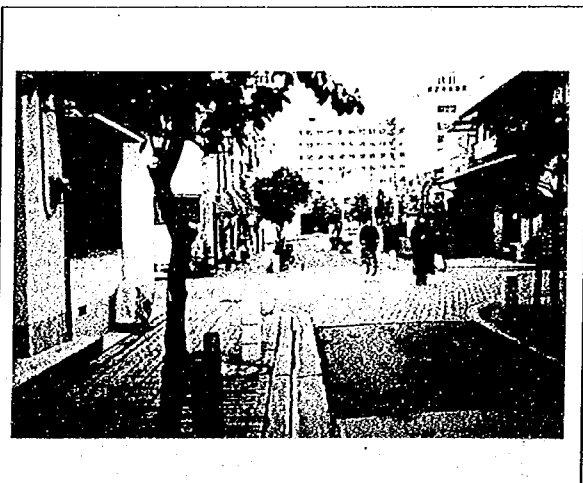
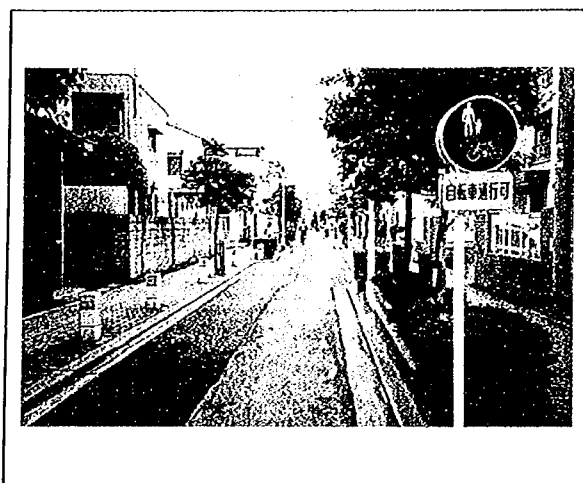
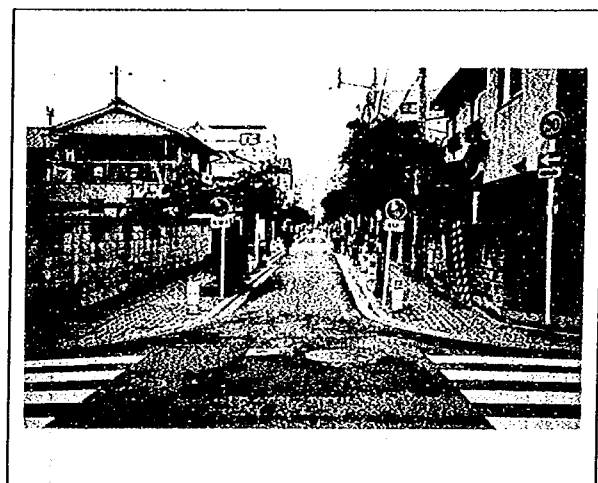


図-2・14 愛媛県松山市・南北39号線の整備概況

⑧愛媛県松山市・宮前25号線

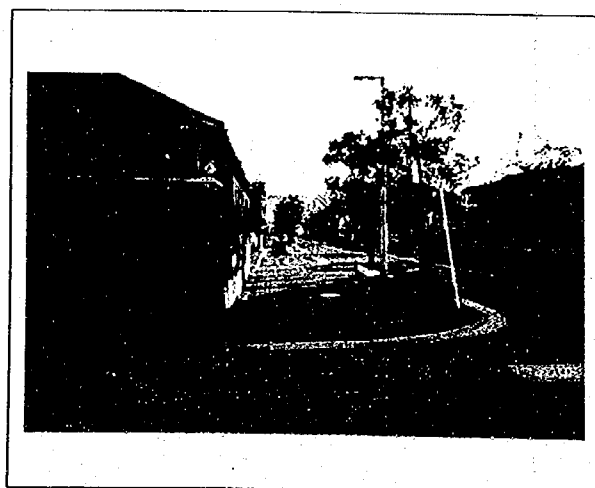
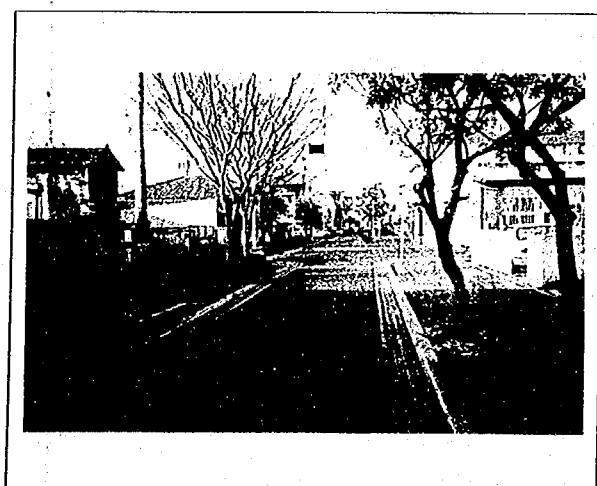
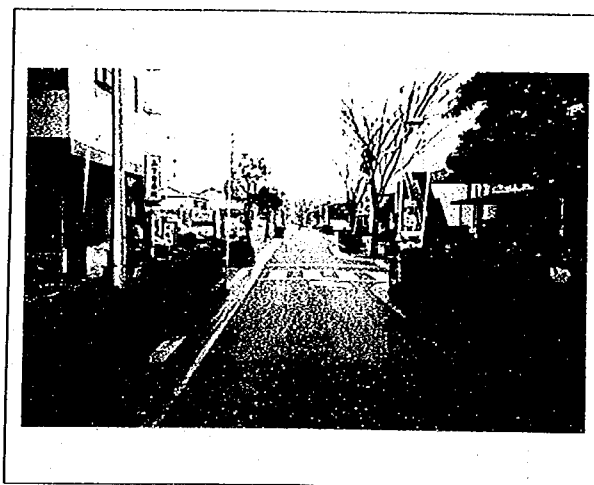
(整備状況)

表-2・18 愛媛県松山市・宮前25号線の整備状況

|               |                  |               |       |            |      |    |
|---------------|------------------|---------------|-------|------------|------|----|
| 路線名           |                  | 愛媛県松山市・宮前25号線 |       |            |      |    |
| 場所            |                  | 愛媛県松山市祓川2丁目   |       |            |      |    |
| 概況            | 供用年度             | S57           | 整備区間長 | 280m       | 通行方式 | 一方 |
|               | 歩車分離形式           | あり            |       | 主な沿道状況     | 商業   |    |
|               | 自動車速度抑制構造        | クランク、フォルト     |       |            |      |    |
| 事故            | 整備前事故件数(調査期間)    | 10            |       | (S56.1~12) |      |    |
|               | 整備後事故件数(調査期間)    | 0             |       | (H5.1~12)  |      |    |
| 交通状況          | 《平均走行速度調査》       |               |       |            |      |    |
|               |                  | 整備前           |       | 整備後        |      |    |
|               | 実施日              | S56.12        |       | H6.1.28(金) |      |    |
|               | 調査時間帯            |               |       | 10時 ~ 11時  |      |    |
|               | 調査台数             | 80台           |       | 30台        |      |    |
|               | 平均走行速度           | 40.0km/h      |       | 30.0km/h   |      |    |
|               | 《自動車交通量調査(12時間)》 |               |       |            |      |    |
|               |                  | 整備前           |       | 整備後        |      |    |
|               | 実施日              | S56.12        |       | H6.1.28(金) |      |    |
|               | 大型車              | 12台           |       | 0台         |      |    |
| その他の車         | 800台             |               | 200台  |            |      |    |
| 二輪車           | 70台              |               | 30台   |            |      |    |
| (観測区間長: 280m) |                  |               |       |            |      |    |
| その他特記事項       |                  | 特記事項無し        |       |            |      |    |

(整備事例：愛媛県松山市・宮前25号線)

- ・一方通行で、30km/hに速度規制されている。
- ・自歩道の幅員は3.0mであり、電柱が歩道上にないためかなり広く見える。
- ・ポラードは設置されていない。
- ・イメージハンプらしきカラー舗装が見られる。
- ・車道幅員は3.5～3.8mであるが、両側に側溝があり、グレーチングが設けられている。
- ・クランクの車道への張り出し部分は1.5mと大きい。張り出し部分は、低木・高木の植え込みになっている。
- ・交差点部はインターロッキングブロックで路面舗装されている。
- ・自歩道上にベンチやゴミ箱が設けられている。



図－2・15 愛媛県松山市・宮前25号線の整備概況

#### 2.2.4 結論

コミュニティ道路の整備の現状を調査した結果、次のような状況であることがわかった。

- ・コミュニティ道路の概況に関しては、比較的近年（平成元年以後）に供用された路線が過半数を占め、供用延長はほとんどが500m以下である。また、ほとんどの路線が一方通行であり、全ての路線で歩車分離形式となっている。住居地区に設置されることが多く、速度抑制施設の手法数は1～2手法がほとんどであり、クランクとスラロームの設置例が多い。ただし、いずれも地方により多少の差が見られる。このように、通行方向や歩車の分離に関しては道路計画者の共通の認識があるようであるが、速度抑制施設に関しては様々な組合せが用いられている。
- ・整備全区間の事故状況については、データが存在するほとんどの路線で事故が起きていないか、整備前より減少している。
- ・コミュニティ道路の交通状況については、データが存在するほとんどの路線で速度が低下し交通量も減少している。しかし、データが存在している路線は少ない。
- ・コミュニティ道路の構造で特に考慮している事項は、ハンプの騒音・振動問題や、車止めの破損・補修の問題、緊急車両への配慮など、どの路線にもあてはまる事項が多い。一方、除雪のためにハンプやフォルトを設けず、クランクよりスラロームを採用するといった、地域性と関連した事項が考慮されている。

コミュニティ道路の整備は近年取り組みが始まったものであり、一方通行や歩車分離形式の有効性は認識されているものの、未だ、組合せまで含めた速度抑制の手法（種類）による抑制効果は把握されていない。今後の速度抑制施設設置のためには、このような個々の施設の抑制効果、組合せの抑制効果について把握しておくことが必要である。

## 第3章 コミュニティ道路の速度抑制に関する調査・分析

### 3.1 コミュニティ道路での現地調査

#### 3.1.1 調査概要

「2.2節 コミュニティ道路整備の現状」に示した「速度抑制施設の実態調査（その1）」の結果を踏まえ、249路線中20路線について、より詳細な実態調査を実施した（「速度抑制施設の実態調査（その2）」）。この調査は、旅行速度測定装置を用いて路線の走行速度プロフィールを求めるものであり、その詳細及び分析結果については、分析は3.2節に示す。

本節は、この詳細分析に先立ち、路線状況が速度に与える影響について考察するために20路線中4路線で実施した、コミュニティ道路の現地観察・走行調査の結果である。

#### (1) 調査対象路線

「速度抑制施設の実態調査（その2）」によって速度プロフィールが得られている路線のなかから、4路線について現地調査を実施した。現地調査対象路線は、単独のコミュニティ道路ではなく面的に整備されていたものもあり、それらについては調査路線付近のコミュニティ道路も併せて調査した。図-3・1・1におおよその位置関係を示す。

また、「速度抑制施設の実態調査（その2）」で調査された4路線の速度抑制施設状況と沿道・交通状況を表-3・1・1及び図-3・1・2に示す。

- ①山下整理地区34号線・・・・・・ 横浜市中区相生町一丁目他
- ②根岸第91号線・・・・・・・・・ 横浜市磯子区東町
- ③新吉田第249号・・・・・・・・・ 横浜市港北区新吉田
- ④古市場109号線・・・・・・・・・ 川崎市古市場



図-3・1・1 現地調査対象路線の位置

表-3・1・1 現地調査路線の自動車抑制構造

| 路線名             |       | ①山下整理地区<br>34号線 | ②根岸第91号線 | ③新吉田第<br>249号線 | ④古市場109号線 |      |
|-----------------|-------|-----------------|----------|----------------|-----------|------|
|                 |       |                 |          |                | (1)       | (2)  |
| 道路幅員(m)         |       | 3.5             | 3.5      | 3.5            | 3.5       | 3.5  |
| 速度抑制構造          | ハンプ   |                 |          |                | ○         | ○    |
|                 | クラック  | ○               |          | ○              | ○         | ○    |
|                 | スラローム |                 | ○        |                |           |      |
|                 | フォルト  |                 |          |                |           |      |
|                 | 狭さく   |                 |          |                |           |      |
|                 | 路面舗装  |                 |          |                | ○         | ○    |
|                 | 交差点形状 |                 |          |                |           |      |
| ○ 有             |       |                 |          |                |           |      |
| 構造の<br>間隔(m)    | 平均    | 33.5            | 18.0     | 33.0           | 29.0      | 23.0 |
|                 | 最大    | 53.0            | 26.0     | 53.0           | 57.0      | 43.5 |
| ハンプの<br>度合(cm)  | 高さ    |                 |          |                | 5         | 5    |
|                 | 長さ    |                 |          |                | 1140      | 650  |
| スラロームの<br>屈曲(m) | 見通幅   |                 | 2.5      |                |           |      |
|                 | 長さ    |                 | 15.5     |                |           |      |
| クラックの<br>屈曲(m)  | 見通幅   | 3.5             |          | 2.5            | 1.5       | 0.5  |
|                 | 長さ    | 16.5            |          | 12.0           | 8.5       | 10.0 |
| フォルトの<br>度合(m)  | 幅員    |                 |          |                |           |      |
|                 | 長さ    |                 |          |                |           |      |
| 狭さく<br>度合       | 幅員    |                 |          |                |           |      |
|                 | 長さ    |                 |          |                |           |      |

(出典:「速度抑制施設の実態調査(その2)」)

表-3・1・2 現地調査路線の沿道状況及び交通状況

| 路線名                    |                | ①山下整理地区<br>34号線 | ②根岸第91号線       | ③新吉田第<br>249号線 | ④古市場109号線      |        |
|------------------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|--------|
|                        |                |                 |                |                | (1)            | (2)    |
| 主な沿道状況                 |                | 商業              | 住居・商業          | 住居             | 住居             | 住居     |
| 観測区間長(m)               |                | 333             | 338            | 460            | 408            | 139    |
| 平均<br>走<br>行<br>速<br>度 | 実施年月日<br>(曜日)  | H6 6月3日<br>(金)  | H6 6月3日<br>(金) | H6 6月2日<br>(木) | H6 6月4日<br>(土) |        |
|                        | 調査時間帯<br>時～時   | 9～10時           | 13～14時         | 8～9時           | 13～15時         | 12～14時 |
|                        | 調査台数<br>台      | 20              | 20             | 20             | 20             | 20     |
|                        | 平均走行速度<br>km/h | 19.4            | 27.1           | 31.6           | 17.5           | 19.9   |
| 自動車<br>交通量<br>(12h)    | 大型車<br>台       | 86              | 74             | 52             | 11             | 9      |
|                        | 他の車両<br>台      | 2170            | 1139           | 938            | 235            | 156    |
|                        | 二輪車<br>台       | 184             | 130            | 151            | 52             | 25     |

(「速度抑制施設の実態調査(その2)」を基に作成)

## (2) 調査内容

現地調査では、以下の項目に着目した。

【着目点】・交通規制状況

- ・沿道状況
- ・速度抑制施設状況
- ・歩道状況
- ・植栽状況
- ・交通状況
- ・駐停車状況
- ・ストリートファニチャー等の状況
- ・ポケットパーク等
- ・車両運転感覚
- ・歩行感覚
- ・自転車走行感覚
- ・その他

## (3) 調査日

平成7年4月27日（木） 11時～17時

## (4) 調査方法

現地調査では、着目点に留意しながら路線を観察し、実際に自動車、自転車及び徒歩により路線を通行し、交通状況、沿道状況及び車両運転感覚等を記録した。

### 3.1.2 調査結果

各路線毎の調査結果を、参考資料－3に示す。

ここでは、路線毎に、速度抑制に影響を与えている要因として沿道状況や道路・速度抑制施設の構造に着目し、速度プロフィールにおける速度変化について整理する。

#### ①山下整理地区34号線

##### 【沿道状況】

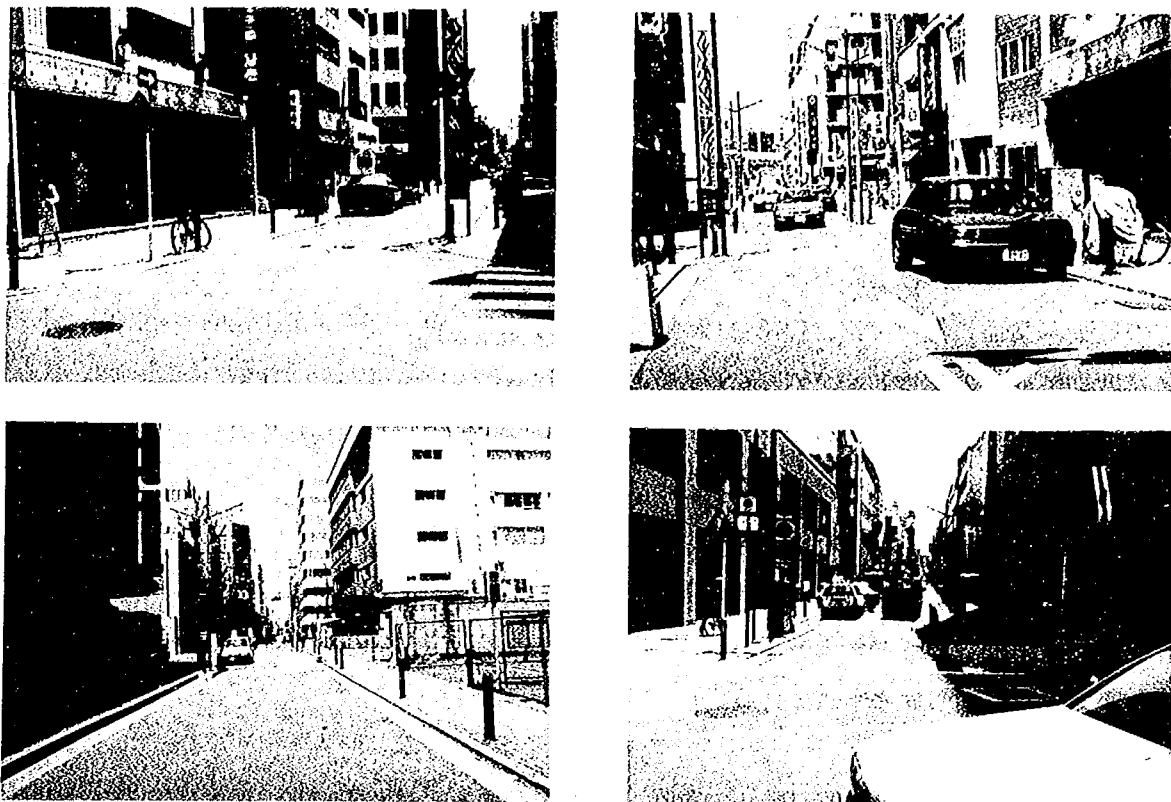
- ・沿道は主に商業地区であり、路上には荷下ろし作業による停車車両が見られた。また、歩道上には飲食店の看板が置かれ通行の妨げとなっている場所もあった。
- ・旅行速度測定を実施した区間は333mであったが、同路線の延長上にほぼ同規模のコミュニティ道路が整備されており、ある程度の規模の地区が整備されている。
- ・既往の自動車交通量測定では、2256台(大型車86台)/12hであり、交通量が多い路線であった。

##### 【道路・速度抑制施設の構造】

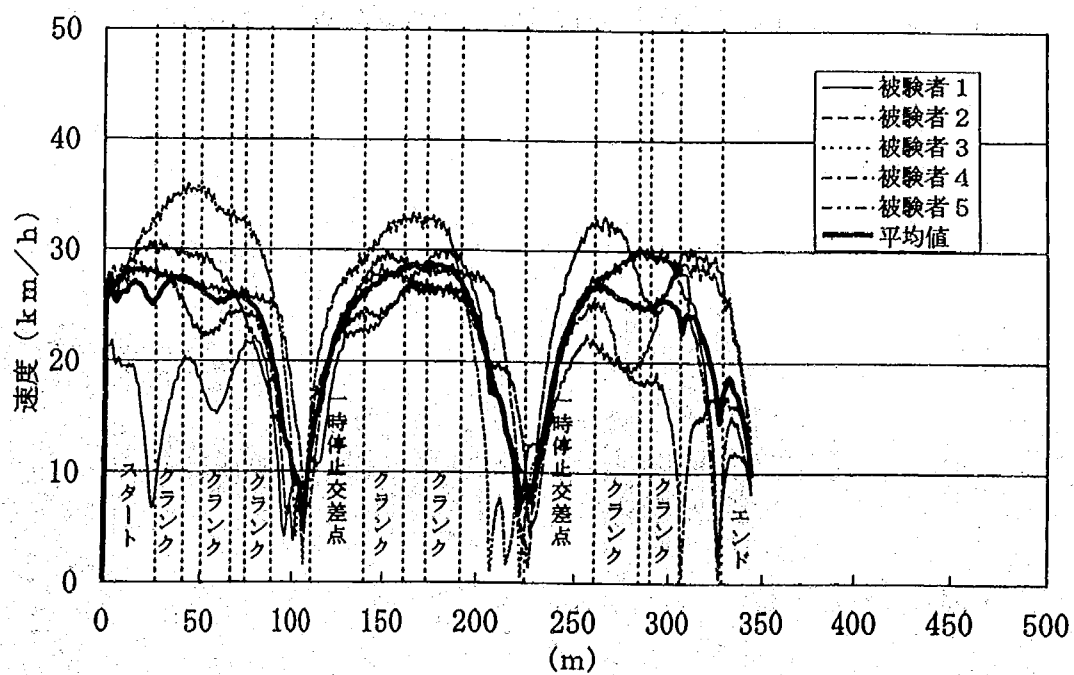
- ・クランク、狭さく、路面舗装(カー舗装)が設置されているが、道路幅員が3.5mあり、自動車の通行に余裕がある。
- ・クランクの平均設置間隔が33.5m(最大で53.0m)と長く、クランクの形状に合わせたハンドル操作のために速度が低下するという感覚はほとんどなかった。また、クランク部分の前方の見通し幅は3.5mあり、クランク形状による圧迫感は感じられなかった。
- しかし、クランクの設置間隔が長いために路上駐車車両が存在しており、これを回避する場合には圧迫感があり、ハンドル操作による速度の低下が感じられた。

##### 【速度プロフィール】

- ・路線全体での平均走行速度は19.4km/hであり、低速で走行している。速度プロフィールでは、一時停止交差点で大きく速度低下している様子が見られるが、実際に走行した感覚では、路上駐停車車両をすり抜ける際の減速などにより、単路部でも速度が上昇しない。
- ・交差点の手前は車道幅員が3.5mと広いが狭さく的になっている。また、交差点部分の舗装は単路部と異なっているため、交差点を認識しやすい。これらによって、速度プロフィールに見られるように交差点の比較的手前(20m程度)から速度低下が始まっている。



写真－ 3 ・ 1 ・ 1 山下整理地区34号線の概況



図－ 3 ・ 1 ・ 2 山下整理地区34号線の速度プロフィール

## ②根岸第91号線

### 【沿道状況】

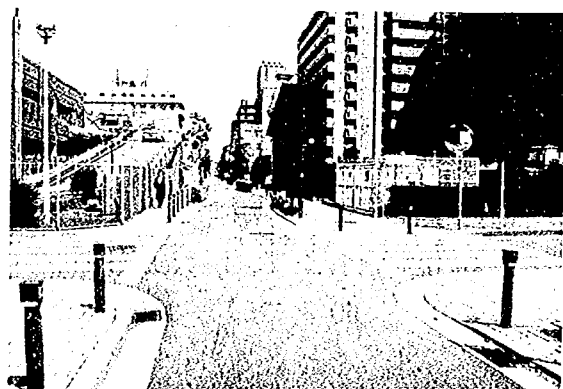
- ・沿道は主に住居・商業地区であり、JR根岸駅や大規模スーパーがコミュニティ道路入り口部にある。しかし、歩道上の駐輪はほとんど見られなかった。
- ・旅行速度測定を実施した区間は338mで、国道と並行している通りであるが、JR根岸線とも並行しており、交差道路の交通はほとんどない。
- ・既往の自動車交通量測定では、1213台(大型車74台)/12hであり、交通量が比較的多い路線であった。

### 【道路・速度抑制施設の構造】

- ・路線全体が連続したスラロームであり、道路幅員は3.5mである。車道に張り出した部分には植栽や照明が設置されているが、圧迫感を感じない。
- ・スラロームの平均間隔が18.0m(最大で26.0m)で直線部が全くない。見通し幅が2.5mしかなく屈曲が大きいため、スラローム形状に合わせてハンドル操作をする必要があり、これに伴い速度も低下する。  
(しかし、現地調査中に高速度で走行している車両もあり、この程度の屈曲の場合、慣れた運転者であれば高速での走行も可能と考えられる。)

### 【速度プロフィール】

- ・路線全体での平均走行速度は27.1km/hであり、比較的高速で走行している。速度プロフィールでは、交差点部でも、それほど減速することなく通過している。これは、交差道路に対して優先になっているためと考えられる。それでも、交差点間隔が長いにも関わらず、単路部で30km/h程度で走行しているのは、スラローム形状によりハンドル操作を強いられるためであり、スラロームによる抑制効果である。
- ・実際に自動車で行った際に、車道を走行する自転車により速度が低下することがあった。



写真－3・1・2 根岸第91号線の概況(1/2)

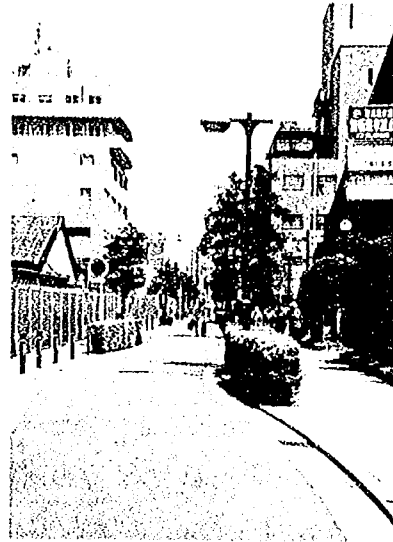


写真-3・1・2 根岸第91号線の概況(2/2)

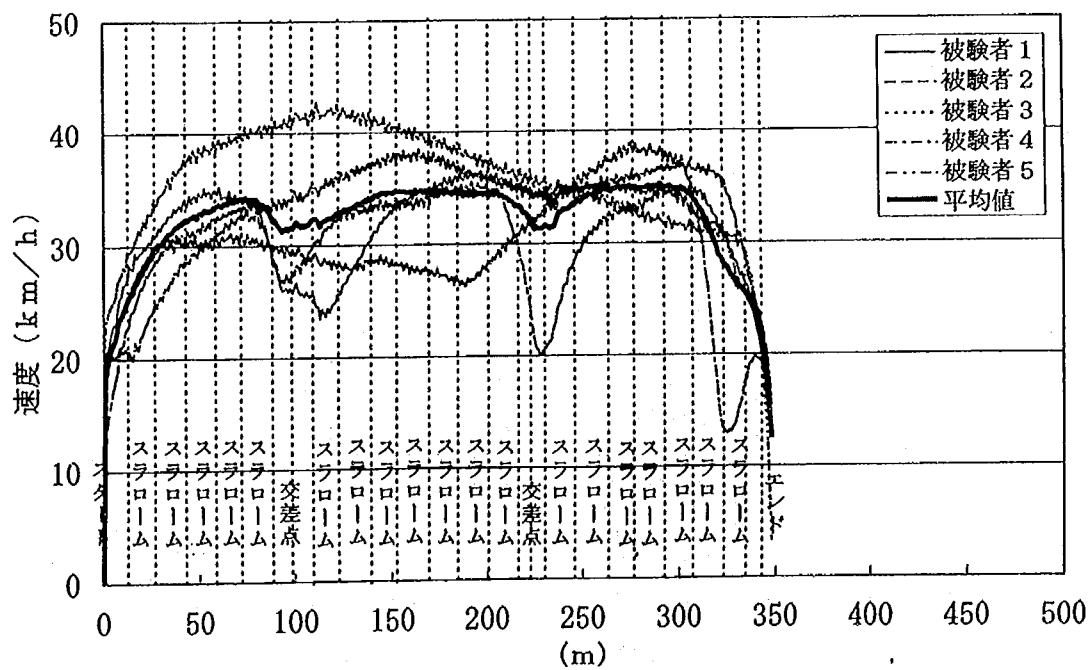


図-3・1・3 根岸第91号線の速度プロフィール

### ③新吉田第249号線

#### 【沿道状況】

- ・沿道は主に住居地区であり、新吉田小学校の校門に面しており、スクールゾーン内の道路である。
- ・旅行速度測定を実施した区間は460mで、この路線の終端部と交差する路線も大胆なスラローム構造を持つコミュニティ道路として整備されており、区域的な整備が実施されている。
- ・既往の自動車交通量測定では、990台(大型車52台)/12hであり、交通量が比較的少ない路線である。  
現地調査時は、住居地区の路線のためか、歩行者、自転車が多く、自転車のほとんどは車道を通行していた。

#### 【道路・速度抑制施設の構造】

- ・車道幅員は3.5mで、クランクが設置されており、車道に張り出した部分には植栽や照明が設置されている。
- ・クランクの平均設置間隔が33.0m(最大で53.0m)で直線部が長い。しかし、クランクの平均長は12m程度であり、見通し幅が2.5mと狭く、クランク形状に合わせてハンドル操作をする必要があった。  
ただし、クランク形状に合わせたハンドル操作による速度低下よりも、路上駐車車両のすり抜けや車道を通行する自転車を追い抜く際の速度低下の方が大きかった。

#### 【速度プロフィール】

- ・路線全体での平均走行速度は31.6km/hであり、比較的高速で走行している。速度プロフィールを見ると、路線全体をほとんど減速することなく通過している。交差道路に対して優先になっているため交差点で減速しないと考えられるが、交差点の優先はわかりにくい。
- ・交差点間隔が長く、真っ直ぐに見通せる道路なので、クランク形状にあわせたハンドル操作でも30km/h以上での走行が可能であった。



写真－3・1・3 新吉田第249号線の概況(1/2)



写真-3・1・3 新吉田第249号線の概況(1/2)

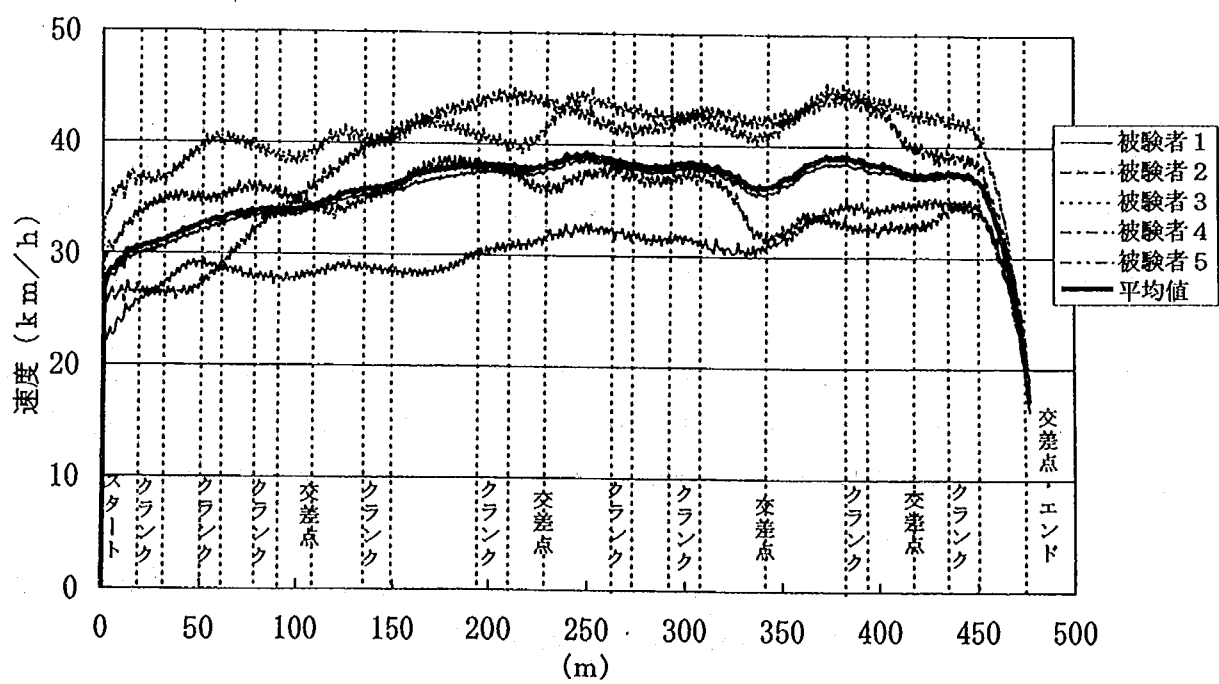


図-3・1・4 新吉田第249号線の速度プロフィール

#### ④古市場109号線

##### 【沿道状況】

- ・沿道は主に住居地区であり、付近に児童公園がある。また、スクールゾーン内の道路である。旅行速度測定を実施した区間は547mで、この路線の延長に同様のコミュニティ道路が整備されている。これらは用水の蓋掛けにより整備されたようである。
- ・既往の自動車交通量測定では、246台(大型車11台)/12h程度であり、交通量が少ない路線である。

##### 【道路・速度抑制施設の構造】

- ・ハンプ、交差点ハンプ(台形ブロック舗装)、クランク、スラロームが設置されており、植栽によって歩道と車道が区画されている。  
クランクやスラロームが連続し、ハンプ、交差点ハンプが随所に設置されているため、直線的に見通し可能な区間がほとんどなかった。
- ・車道幅員は3.5mであるが、車道端が側溝になっており走行可能な幅員は3m未満である。また、沿道の植栽が車道に迫っており、通行時に圧迫感を与えている。
- ・クランクの長さは8.5～10m程度と短く、道路形状に合わせたハンドル操作が必要であり、そのために速度が抑制される。  
前方の見通し幅は1.5mと狭く、歩道と車道を区画する高さ1m程の低木が、連続的に植え込まれているため前方の見通しが悪い。このため、運転が慎重になる。
- ・単路部・交差点部のハンプは、高さ5cm、長さ6.5～11.4mであった。自動車で通過するときの衝撃は大きく、交差点ハンプでは確実に減速する。しかし、運転手からはそれほどの段差に見えないため、路線で最初に設置されているハンプには比較的高速で進入してしまうことがある。

##### 【速度プロフィール】

- ・路線全体での平均走行速度は17.5km/h(区間1)、19.9km/h(区間2)であり、低速で走行している。  
速度プロフィールでは、特に大きく速度低下する箇所はないが、路線全体で速度が低い。これは、段差のある交差点ハンプによる交差点部での速度抑制と、シケイン長の短いクランクやスラロームでハンドル操作に伴う速度抑制の効果である。
- ・歩道と車道を区画している植栽が車道にはみ出しており、車道を狭く感じさせる。前方の見通しも植栽によって悪くなっているため、ハンプが突然現れるのを警戒して、運転が慎重なる。



写真－3・1・4 古市場109号線の概況(1/2)

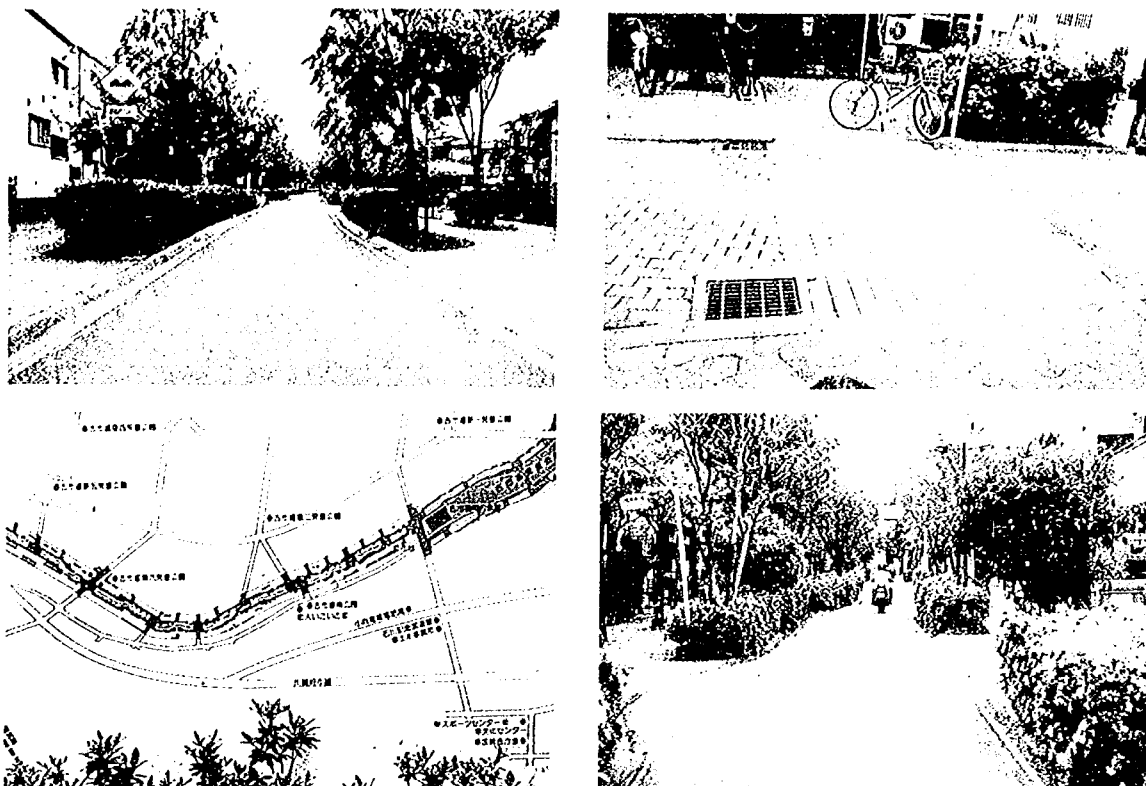


写真-3・1・4 古市場109号線の概況(1/2)

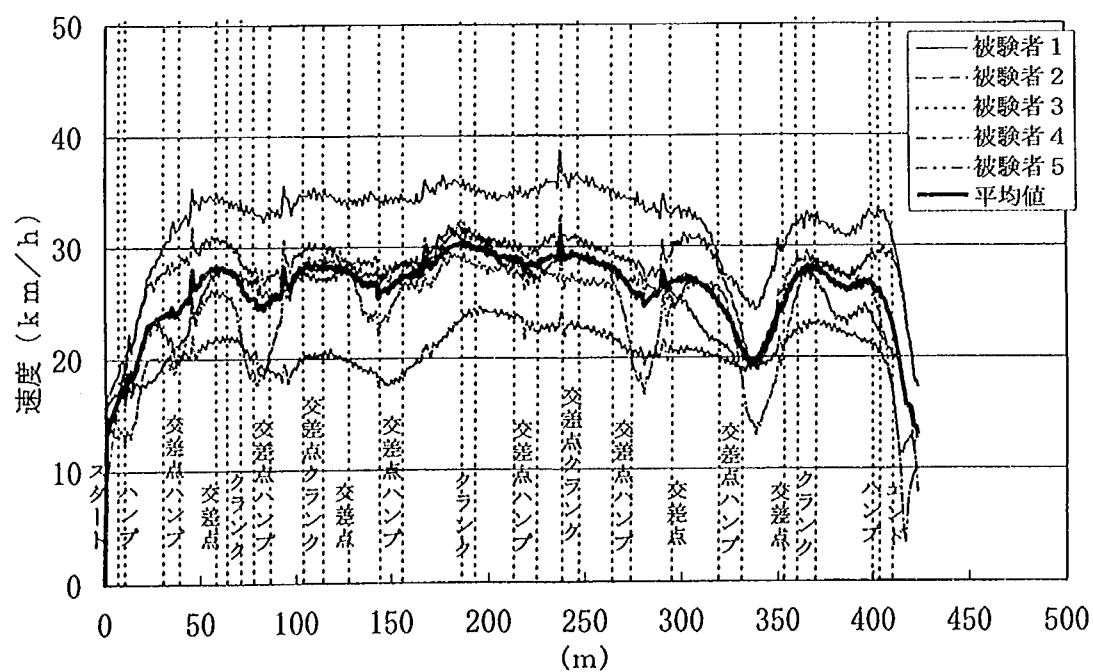


図-3・1・5 古市場109号線の速度プロフィール(1/2)

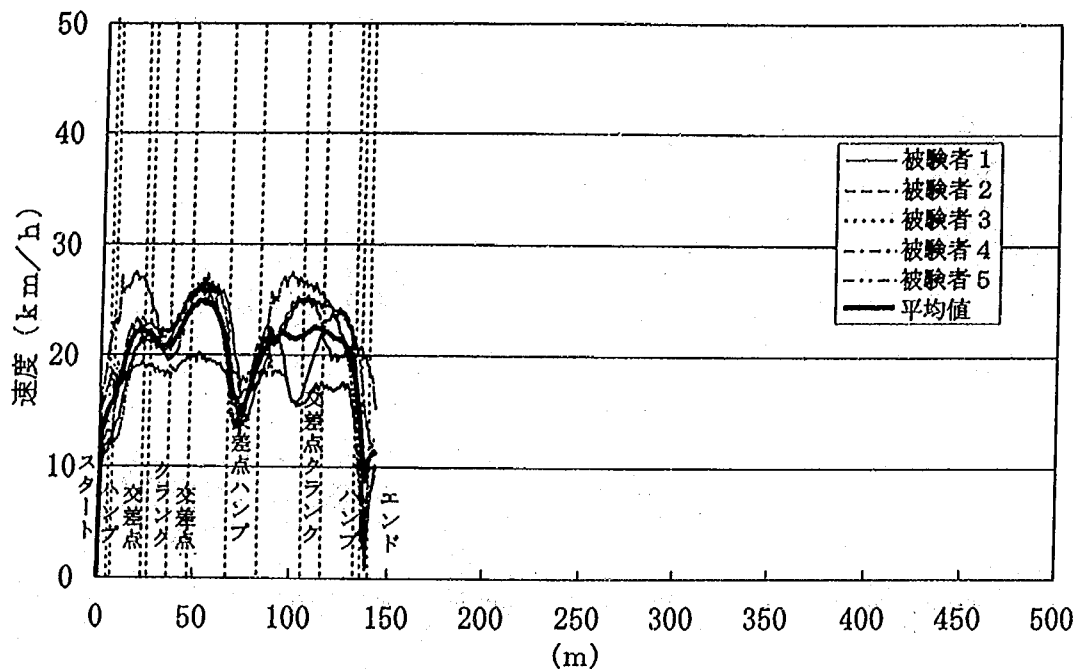


図-3・1・5 古市場109号線の速度プロフィール(2/2)

### 3.1.3 結論

路線の沿道状況や道路・速度抑制施設の構造が速度抑制に及ぼす影響について、現地調査から得た知見を整理すると次のようになる。

- ・ クランクやスラロームでは、形状（シケインの長さ、車道への張り出し具合、前方の見通し）や設置間隔によって、速度の抑制効果がある場合とない場合がある。
- ・ 交差点において一時停止規制がありその路線が非優先となる場合は、速度の抑制が見られる。逆に、優先側道路となる場合は、交差点であっても、ほとんど減速せずに通過している。
- ・ 車道幅員3.5m程度のコミュニティ道路では、路上駐車や車道を走行する自転車を回避する際に、大きく速度が低下する。
- ・ 沿道の植栽状況に関して、車道にせり出した植栽によって通行時に圧迫感を感じたり、通過可能幅員が狭くなることがある。このため運転が慎重になって速度が抑制されることがある。

## 3.2 コミュニティ道路の速度抑制状況分析

### 3.2.1 分析概要

#### (1) 分析の目的

速度抑制を目的とした、ハンプやクランク等の各種速度抑制施設に関しては、既に幾つかの研究がなされている<sup>5)・6)</sup>。しかし、そのほとんどは実験場内にこれらの施設を設置し、走行実験によって各種施設の形状と速度抑制効果の関係を研究したものである。一方、実際に速度抑制施設を設置したコミュニティ道路での速度変化に関する報告や、個々の速度抑制施設付近での速度変化に関する報告はほとんど見られない。

本研究では、関東、中部、近畿、九州の各地方の20のコミュニティ道路に対して、自動車の走行速度を測定し、これを分析することによって、コミュニティ道路における速度抑制施設の抑制効果について把握する。(ここでは、(3・1)までの検討から、交差点を速度抑制施設と同じように路線の速度変化の要因となるものとし、両者をあわせて抑制効果について分析する。)

#### (2) 分析データ

速度抑制効果を把握するにあたっては、各種速度抑制施設の構造(長さ等の形状や設置間隔)データと、速度に関するデータが必要である。本研究では分析用データとして「歩車共存のための自動車速度抑制施設の実態調査(その2)」(平成5年建設省)の結果を用いた。

この調査は、4地方建設局(関東、中部、近畿、九州)の20路線で、旅行速度計測装置を装備した測定車を用いて1路線あたり5人の被験者が走行し、1m間隔の所要時間を計測し、地点速度を求めたものである。この調査では、各施設の位置図も得られており、これを元に路線平面図(1/500)から、各施設の構造を読みとり、構造データとした。また、調査した地点速度から、各施設の速度データを得た。

分析対象として取り上げた速度抑制施設の種類と、分析データの内容は次の通りである。

○単路部の速度抑制施設・・・ハンプ、イメージハンプ、クランク、スラローム、狭さく、フォルト  
、路面舗装

○交差点部の速度抑制施設・・・交差点ハンプ、交差点クランク、交差点スラローム、交差点フォルト  
、舗石・カラー舗装交差点、その他交差点(十字交差点、T字路、くいちがい交差、一時停止交差点)

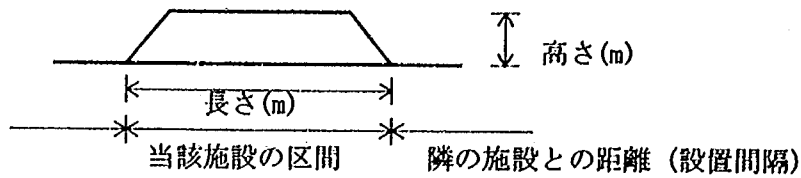
#### ①速度抑制施設の構造データ

##### 【単路部】

速度抑制施設の構造データに関して、形状と設置間隔のデータを用いた。設置間隔は速度抑制施設の端部間の距離とした。

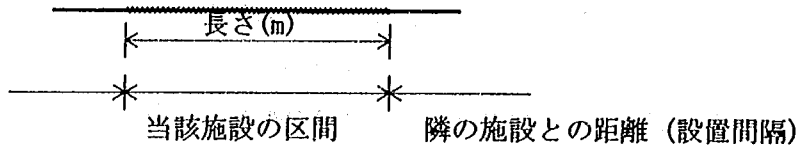
##### 《ハンプ》

ハンプの速度抑制効果は上下方向への重心の移動によって生じる不快感に起因するものである。従って、形状として、ハンプ高さ及びハンプ長を用いた。



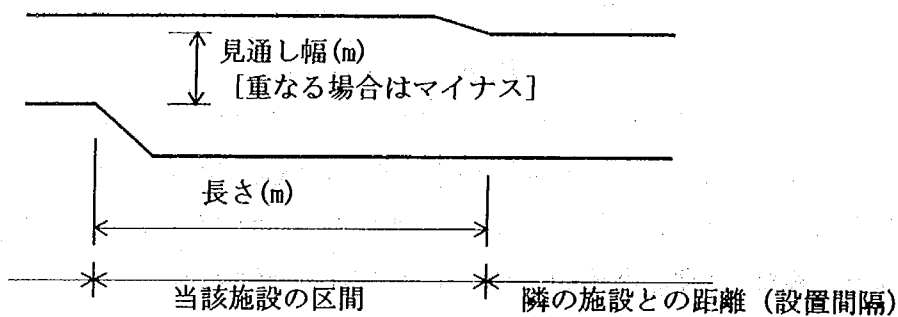
#### 《イメージハンプ》

ハンプの一種として扱い、形状は長さのみを用いた。



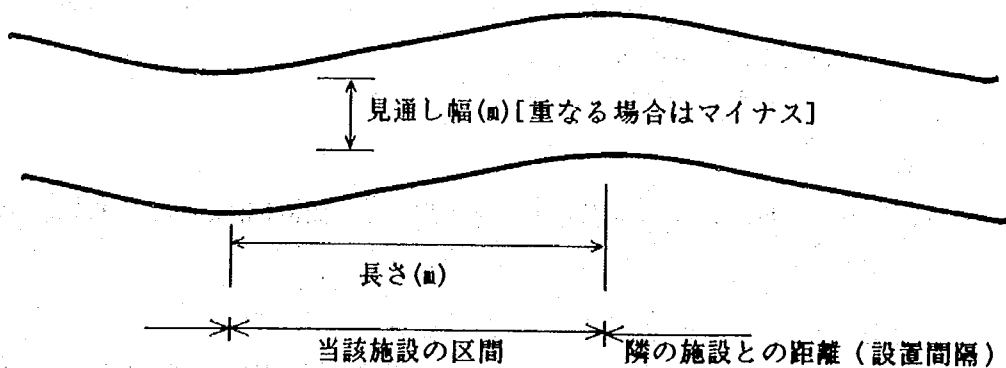
#### 《クランク》

クランクの速度抑制効果は、左右方向への移動、通過時の張り出し部分の圧迫感、前方見通しの不良による注意の喚起などが要因であり、形状として見通し幅と長さを用いた。



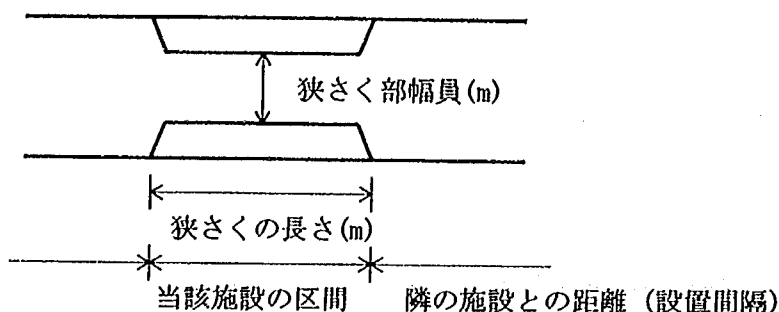
#### 《スラローム》

スラロームの速度抑制効果は、左右方向への移動、通過時の張り出し部分の圧迫感、前方見通しの不良による注意の喚起などが要因であり、形状として見通し幅と長さを用いた。



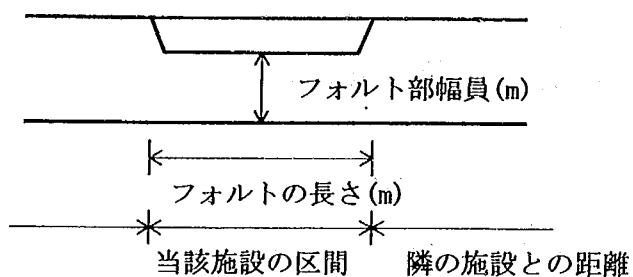
### 《狭さく》

狭さくは、車道幅員の狭さくによる圧迫感が速度抑制要因であることから、形状として狭さく部幅員と長さを用いた。



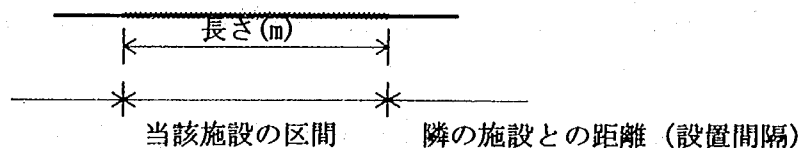
### 《フォルト》

フォルトは、車道幅員の狭さくによる圧迫感が速度抑制要因であることから、形状としてフォルト部幅員と長さを用いた。



### 《路面舗石》

路面舗石では、路面の小さな凹凸による微振動や、視覚的（間接的）効果が速度抑制の要因である。形状としては長さのみを用いた。

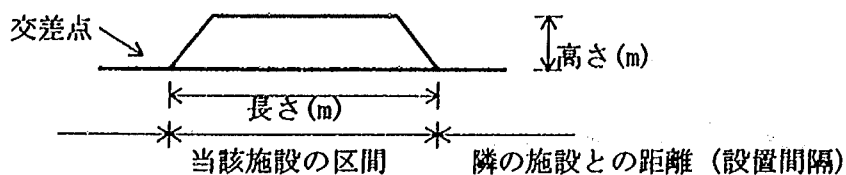


### 【交差点部】

交差点部の構造データに関して、形状と設置間隔のデータを用いた。ただし、十字交差点やT字路のように速度抑制施設と完全に分離している交差点については、形状データは用いなかった。また、これらの交差点は、設置間隔に関して交差点中心を端部とした。

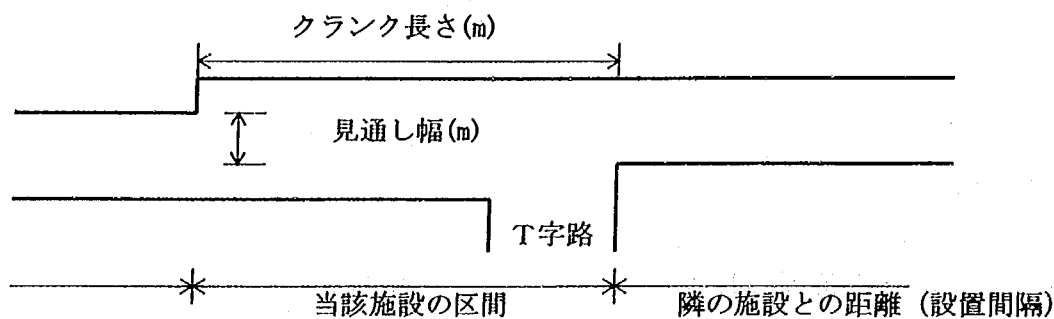
### 《交差点ハンプ》

ハンプと同様に、形状としてハンプ高さと長さを用いた。



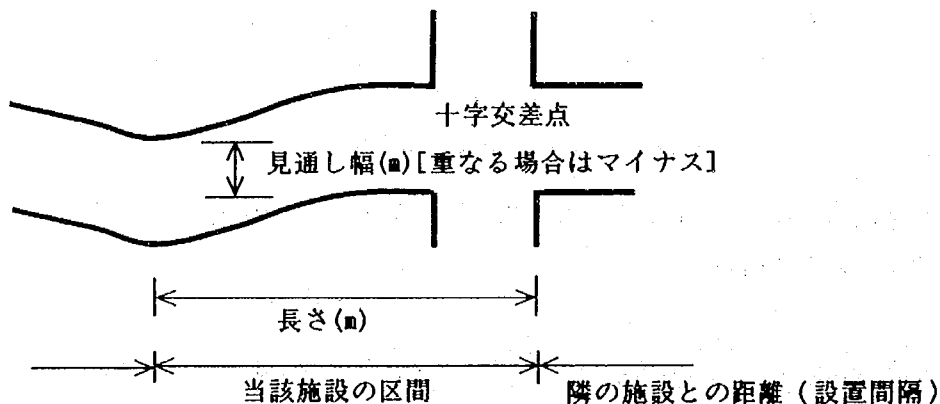
### 《交差点クラंक》

クラंकと同様に、形状として見通し幅とクラंक長を用いた。



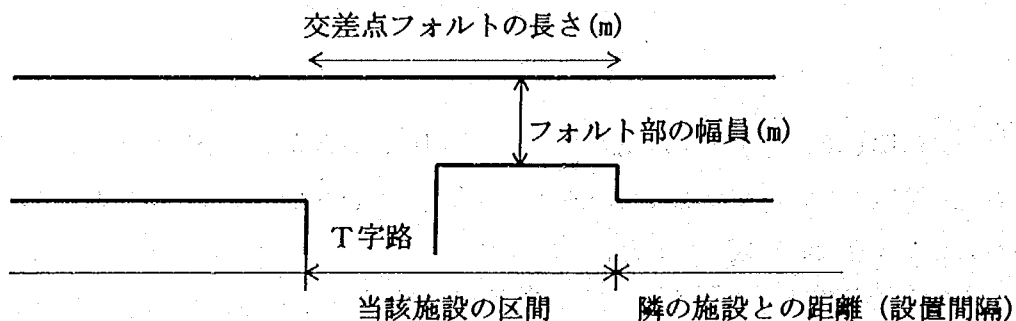
### 《交差点スラローム》

スラロームと同様に、形状として見通し幅とスラローム長を用いた。



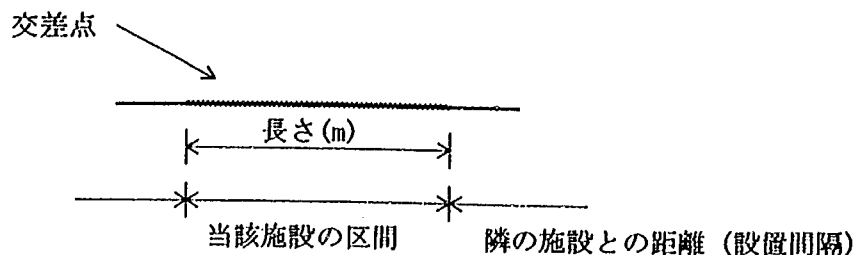
### 《交差点フォルト》

交差点内にあるフォルトの形状について、単路部のフォルトと同様に、フォルト部幅員と長さを用いた。



### 《舗石、カラー舗装交差点》

視覚的に注意を喚起することによる抑制効果が要因があり、形状として長さを用いた。



### 《その他》

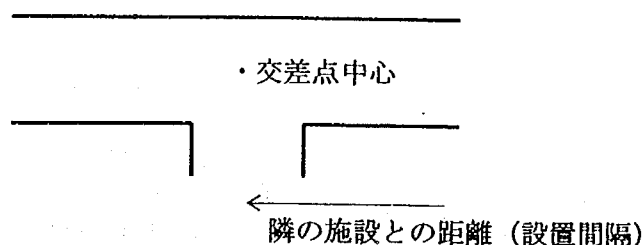
交差点のうち、速度抑制施設が組み込まれていない交差点は、

- 支線形状の特徴から
- ・十字交差点
  - ・T字路
  - ・くいちがい交差

規制条件の特徴から

- ・一時停止交差点

がある。これらの形状については検討しない。



### ②速度抑制施設の速度データ

個々の速度抑制施設に関しては、以下の事項によって速度の特徴を捉え、速度抑制効果を把握するものとした。速度データは、各施設の位置データを元に、速度プロフィールより読み取った。

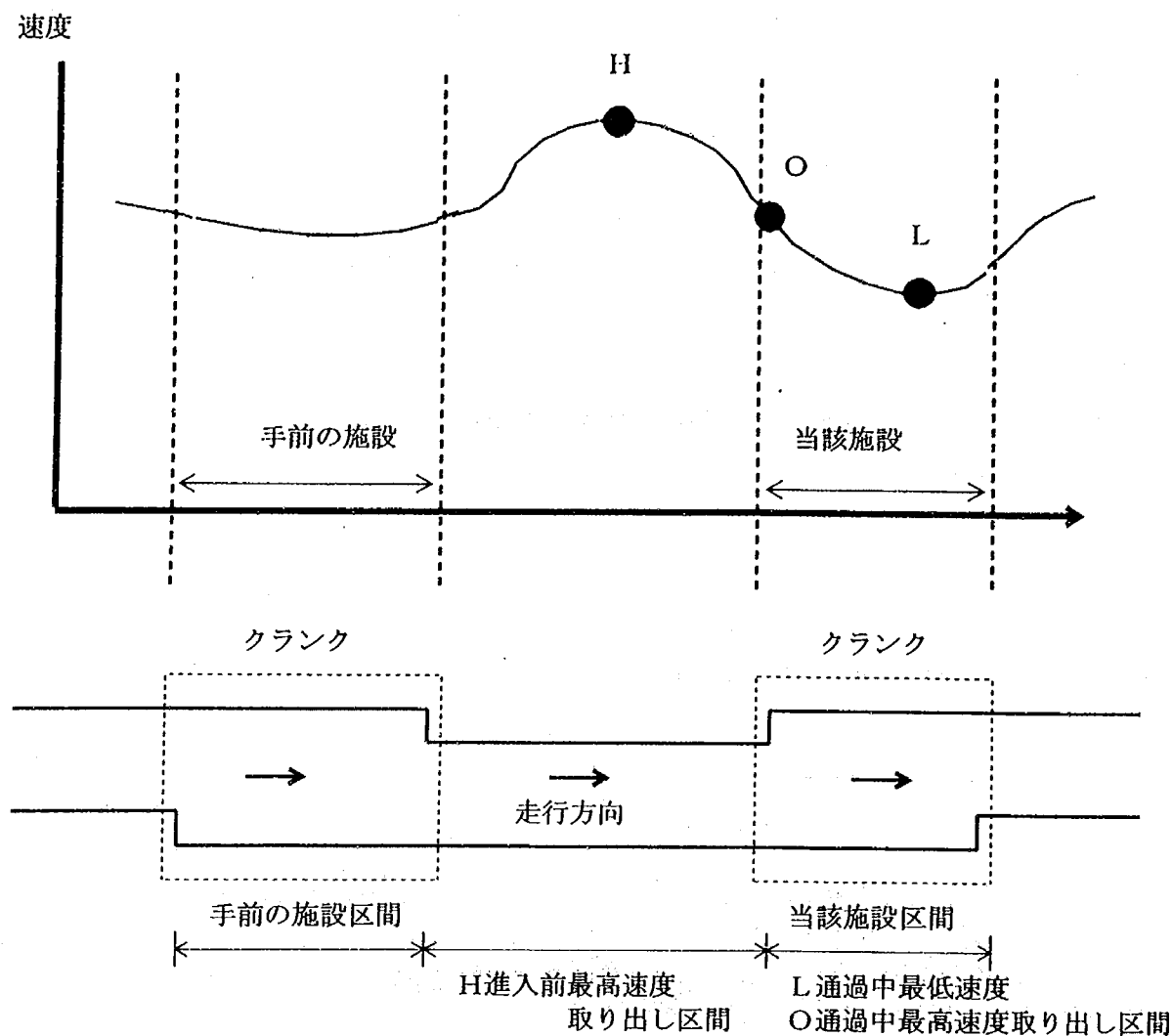
取り出したデータは次の3データである。

- ・速度抑制施設進入前最高速度・・・・・・記号H
- ・速度抑制施設通過中最低速度・・・・・・記号L
- ・速度抑制施設通過中最高速度・・・・・・記号O

各施設の速度抑制効果は、L、O及び進入前最高速度－通過中最低速度（記号H－L）、進入前最高速度－通過中最高速度（記号H－O）によって導くことができる。

各施設の速度データの取り出し区間は次の図－3・2・1の通りである。

【一般的な場合】



【交差点が関係する場合】

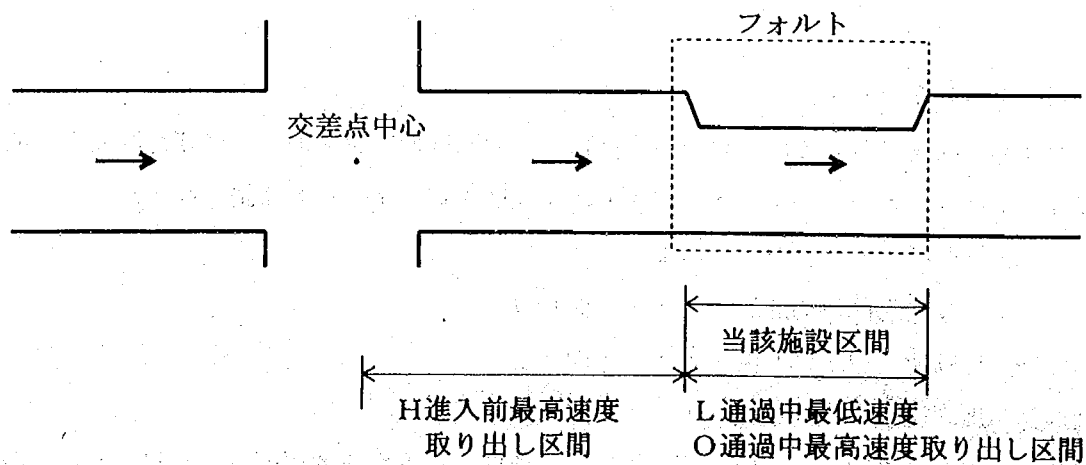
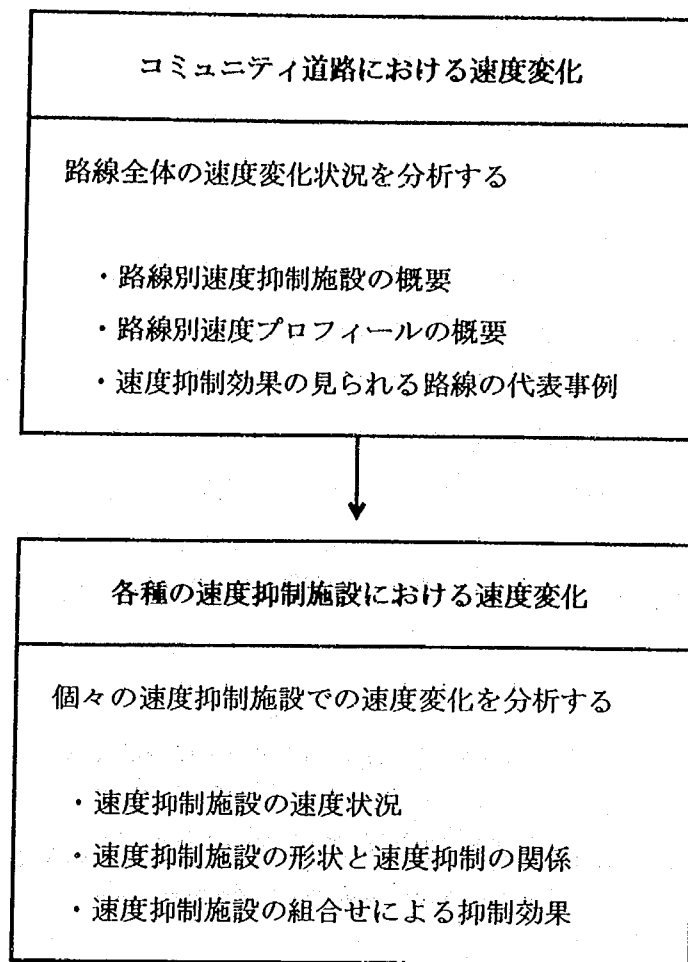


図-3・2・1 速度データの取り出し区間

### (3) 分析方法

本研究では、走行速度プロフィール及び分析用データから、次の事項を分析する。



図－３・２・２ コミュニティ道路の速度抑制状況分析方法

### 3.2.2 コミュニティ道路における速度変化

#### (1) 路線別速度抑制施設の概要

分析対象路線毎の速度抑制施設の状況及び速度プロファイルの概要は、表-3・2・1の通りである。

走行速度30km/hを目安として、路線全体の速度抑制状況について分析した結果、以下の特徴が見られた。  
なお、各路線の速度プロファイル、速度抑制施設及び交差点の位置については、参考資料-5に示した。

#### 【速度抑制効果が見られる路線】

- ・ 路線全体の速度変化が少なく、路線全体を通じて30km/h程度の通行速度となっている路線がある（表：速度抑制のタイプが◎の路線）。このような路線では、クランクやスラローム、交差点ハンプ等が適切な間隔で設置されていることによって速度が抑制されている。
- ・ 路線内に大きく速度低下する速度抑制施設があり、それが路線内に複数箇所あるため、施設間の区間も30km/h以下の走行速度となっている路線がある（表：速度抑制のタイプが○の路線）。速度が大きく低下する速度抑制施設は、ハンプ、ハンプと狭さくの組み合わせ、一時停止交差点であった。
- ・ 速度抑制効果の見られる路線は、被験者による走行速度のばらつきが小さい。

#### 【速度抑制効果が見られない路線】

- ・ 速度抑制効果が見られない路線（表：速度抑制のタイプが×の路線）には、大きく速度を低下させる速度抑制施設が存在していない。
- ・ 速度抑制効果が見られない路線は、被験者による走行速度のばらつきが大きい。

表-3・2・1 路線別速度抑制施設及び速度プロフィールの概要 《関東》

| 番号 | 路線名          | 一般部<br>車道幅員<br>m | 設置部<br>車道幅員<br>m | 速度抑制施設*1<br>有りは○印 |        |         |      |     |        | 速度抑制施設の状況                                | 速度プロフィールの概要<br>(路線全体での速度抑制状況)              | 速度抑制の<br>タイプ*2 | 備考               |
|----|--------------|------------------|------------------|-------------------|--------|---------|------|-----|--------|------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------|------------------|
|    |              |                  |                  | ハンプ               | クランク   | スラローム   | フォルト | 狭さく | 路面舗装   |                                          |                                            |                |                  |
| 1  | 新吉田第249号線    | 4.0              | 3.0              |                   | ○<br>9 |         |      |     |        | 小型のクランクが連続的に設置されている                      | 速度変化はほとんどなく、走行速度は高い                        | ×              |                  |
| 2  | 山下整理地区第34号線  | 4.0              | 3.0              |                   | ○<br>7 |         |      |     |        | クランクが連続的に設置されている                         | 一時停止交差点で速度が大きく減少しており、その間の速度も30km/h以下となっている | ○              |                  |
| 3  | 根岸第91号線      | 3.5              | 3.5              |                   |        | ○<br>19 |      |     |        | 路線全体にスラロームが設置されている                       | 交差点部でわずかに速度が下がっているが、全体に30km/h以上で走行している     | ×              |                  |
| 4  | 名瀬第278・279号線 | 3.5              | 3.5              |                   |        | ○<br>17 |      |     |        | 路線全体にスラロームが設置されている                       | 交差点部でわずかに速度が下がっているが、全体に30km/h以上で走行している     | ×              |                  |
| 5  | 古市場109号線①    | 3.5              | 2.8<br>※         | ○<br>8            | ○<br>5 |         |      |     |        | ハンプ、交差点ハンプ、クランクが交互に混在しており、路線に屈曲部分が多く、狭幅員 | 全区間で30km/h以下で走行しているが、特に交差点ハンプ部で速度低下している    | ◎              | ※側溝部分も車道幅員に含めている |
|    | 古市場109号線②    | 3.5              | 2.8<br>※         | ○<br>3            | ○<br>2 |         |      |     |        | ハンプ、交差点ハンプ、クランクが交互に混在しており、路線に屈曲部分も多い、狭幅員 | 全区間で30km/h以下で走行しているが、特に交差点ハンプ部で速度低下している    | ◎              | ※側溝部分も車道幅員に含めている |
| 6  | 北区道第1071号線   | 3.5              | 3.5              |                   | ○<br>5 | ○<br>14 |      |     | ○<br>2 | スラローム、クランクが各々連続的に設置されている                 | イメージハンプのある交差点を除いて、区間全体で30km/h程度の速度を維持している  | ◎              |                  |

\*1 速度抑制施設は路線図より読み取り可能なもののみ記入  
数字は施設の設置数

\*2 速度抑制のタイプ ◎：速度が抑制されている/特定の速度低下施設なし  
○：速度が抑制されている/特定の速度低下施設あり  
×：速度が抑制されていない

表-3・2・1 路線別速度抑制施設及び速度プロフィールの概要 《中部》

| 番号 | 路線名          | 一般<br>部<br>車道幅員<br>m | 設置<br>部<br>車道幅員<br>m | 速度抑制施設*1<br>有りは○印 |                  |                       |                  |             |                  | 速度抑制施設の状況                                           | 速度プロフィールの概要<br>(路線全体での速度抑制状況)                        | 速度<br>抑制<br>の<br>タイプ<br>*2 | 備 考              |
|----|--------------|----------------------|----------------------|-------------------|------------------|-----------------------|------------------|-------------|------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------|------------------|
|    |              |                      |                      | ハ<br>ン<br>プ       | ク<br>ラ<br>ン<br>ク | ス<br>ラ<br>ロ<br>ー<br>ム | フ<br>ォ<br>ル<br>ト | 狭<br>さ<br>く | 路<br>面<br>舗<br>装 |                                                     |                                                      |                            |                  |
| 1  | 旗屋町第6号線      | 4.0                  | 3.0                  |                   | ○<br>11          |                       | ○<br>4           |             |                  | 交差点の間隔が短く、その間に<br>クランクとフォルトが混在して<br>いる              | 交差点部で速度が大きく低下して<br>おり、交差点間隔が短いことで路線<br>全体の速度が抑えられている | ○                          |                  |
| 2  | 駒止元志賀町東線     | 4.0                  | 3.0                  |                   | ○<br>17          |                       |                  |             |                  | 交差点の間隔が短く、その間に<br>見通し幅が小さいクランクが設<br>置されている          | 交差点で速度が低下しており、交<br>差点間隔が短いことで路線全体の速度<br>が抑制されている     | ○                          |                  |
| 3  | 中村区靖国町第3号線   | 3.5                  | 3.0                  |                   | ○<br>32          |                       | ○<br>4           |             |                  | クランクが短間隔で連続的に設<br>置されている                            | 一時停止交差点で速度が大きく低下<br>しているが、クランク部においても<br>速度低下が見られる    | ◎<br>○<br>※                | ※速度抑制は複合<br>パターン |
| 4  | 四・八番町東西線第2号線 | 5.0                  | 3.0                  |                   | ○<br>13          |                       | ○<br>2           |             |                  | 張り出し部分の大きいクランク<br>が短間隔で連続的に設置されて<br>いる              | 一時停止交差点で速度が大きく低下<br>しているが、クランク部においても<br>速度低下が見られる    | ◎<br>○<br>※                | ※速度抑制は複合<br>パターン |
| 5  | 町畑町小松町5号線    | 5.0                  | 3.5                  |                   | ○<br>13          |                       | ○<br>2           |             |                  | 全区間に見通し幅の小さいスラ<br>ロームが設置され、およそ60m間<br>隔にハンプが設置されている | ハンプで速度が大きく低下しており<br>、その間の速度も30km/h以下に抑制<br>されている     | ○                          |                  |

\*1 速度抑制施設は路線図より読み取り可能なもののみ記入  
数字は施設の設置数

\*2 速度抑制のタイプ ◎：速度が抑制されている/特定の速度低下施設なし  
○：速度が抑制されている/特定の速度低下施設あり  
×：速度が抑制されていない

表-3・2・1 路線別速度抑制施設及び速度プロフィールの概要 《近畿》

| 番号 | 路線名      | 一般部<br>車道幅員<br>m | 設置部<br>車道幅員<br>m | 速度抑制施設*1<br>有りは○印 |         |        |        |        |        | 速度抑制施設の状況                               | 速度プロフィールの概要<br>(路線全体での速度抑制状況)                   | 速度抑制<br>のタイプ*2 | 備考 |
|----|----------|------------------|------------------|-------------------|---------|--------|--------|--------|--------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------|----|
|    |          |                  |                  | ハンプ               | クランク    | スラローム  | フォルト   | 狭さく    | 路面舗装   |                                         |                                                 |                |    |
| 1  | 駅前武庫之庄線  | 4.5              | 3.5              |                   | ○<br>6  |        |        |        |        | クランクと交差点が交互に配置されている                     | 交差点で若干減速しているものの30km/h以上の速度で走行している               | ×              |    |
| 2  | 西明石103号線 | 4.0              | 3.0              | ○<br>5            | ○<br>7  |        | ○<br>6 | ○<br>9 |        | ハンプと狭さくを組み合わせたものやフォルトなど、抑制施設が数多く設置されている | 交差点手前のハンプ+狭さく部で速度が大きく減少しており、全区間で30km/h以下で走行している | ○              |    |
| 3  | 中部48号線   | 4.5              | 3.5              |                   | ○<br>17 |        |        |        |        | クランクが連続して設置されており、交差点部もクランク形状となっている      | 速度低下の見られるクランクがいくつか見られるが、全体に30km/h以上で走行している      | ×              |    |
| 4  | 中部86号線   | 4.5              | 4.5              |                   |         | ○<br>6 |        |        |        | スラロームが連続して設置されており、交差点が多い                | 全体に30km/h以下に抑制されている                             | ◎              |    |
| 5  | 城東区1591号 | 4.0              | 3.0              | ○<br>2            | ○<br>14 |        | ○<br>2 |        | ○<br>3 | ハンプやフォルトなど多くの抑制構造が密に設置されている             | 交差点クランク部とハンプ部で大きく速度が減少しており、全体的に30km/h以下に抑制されている | ○              |    |

\*1 速度抑制施設は路線図より読み取り可能なもののみ記入  
数字は施設の設置数

\*2 速度抑制のタイプ ◎：速度が抑制されている/特定の速度低下施設なし  
○：速度が抑制されている/特定の速度低下施設あり  
×：速度が抑制されていない

表-3・2・1 路線別速度抑制施設及び速度プロファイルの概要 《九州》

| 番号 | 路線名                       | 一般部<br>車道幅員<br>m | 設置部<br>車道幅員<br>m | 速度抑制施設*1<br>有りは○印 |        |       |         |     |        | 速度抑制施設の状況                        | 速度プロファイルの概要<br>(路線全体での速度抑制状況)                       | 速度抑制<br>のタイプ<br>*2 | 備考                             |
|----|---------------------------|------------------|------------------|-------------------|--------|-------|---------|-----|--------|----------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------|--------------------------------|
|    |                           |                  |                  | ハンプ               | クランク   | スラローム | フォルト    | 狭さく | 路面舗装   |                                  |                                                     |                    |                                |
| 1  | 桃園7号線                     | 5.3              | 4.3              |                   | ○<br>4 |       |         |     | ○<br>8 | イメージハンプや交差点の舗石など路面舗装構造が多く設置されている | 交差点部で速度の低下が見られ、その間のクランク部でも30km/h以下の走行速度になっている       | ○                  |                                |
| 2  | 中原西27号線<br>【工大前通り】        | 4.3              | 3.3              |                   | ○<br>4 |       |         |     | ○<br>5 | 舗石を施した交差点が短い間隔で存在している            | 速度が低下する交差点も存在しているが、全体では30km/h前後で走行しており、速度規制が守られていない | ×                  | 速度制限20km/h                     |
| 3  | 3-1. 石坪町5号線<br>【槻田あおぞら通り】 | 4.0              | 3.0              | ○<br>2            | ○<br>8 |       |         |     |        | クランク長が長めのクランクとハンプが設置されている        | ハンプ部と交差点部で速度の低下が見られ、全体に30km/h以下で走行している              | ○                  | 速度制限30km/h                     |
|    | 3-2. 石坪町5号線<br>【槻田あおぞら通り】 | 4.0              | 3.0              |                   | ○<br>7 |       |         |     |        | 長めのクランクが短い間隔で連続して設置されている         | 交差点部で速度の減少が見られるものの、クランク区間でも30km/h以下に速度が抑制されている      | ◎                  | 速度制限20km/h<br>交差点信号点減<br>(黄)あり |
| 4  | 柳町4号線<br>【柳中央通り】          | 4.5              | 3.5              |                   |        |       | ○<br>13 |     | ○<br>3 | フォルトが連続的に設置されており、交差点はカー舗装が施されている | 交差点で若干の速度低下があるものの、全体に走行速度が高い                        | ×                  | 交差点信号点減<br>(黄)あり               |

\*1 速度抑制施設は路線図より読み取り可能なもののみ記入  
数字は施設の設置数

\*2 速度抑制のタイプ  
◎：速度が抑制されている/特定の速度低下施設なし  
○：速度が抑制されている/特定の速度低下施設あり  
×：速度が抑制されていない

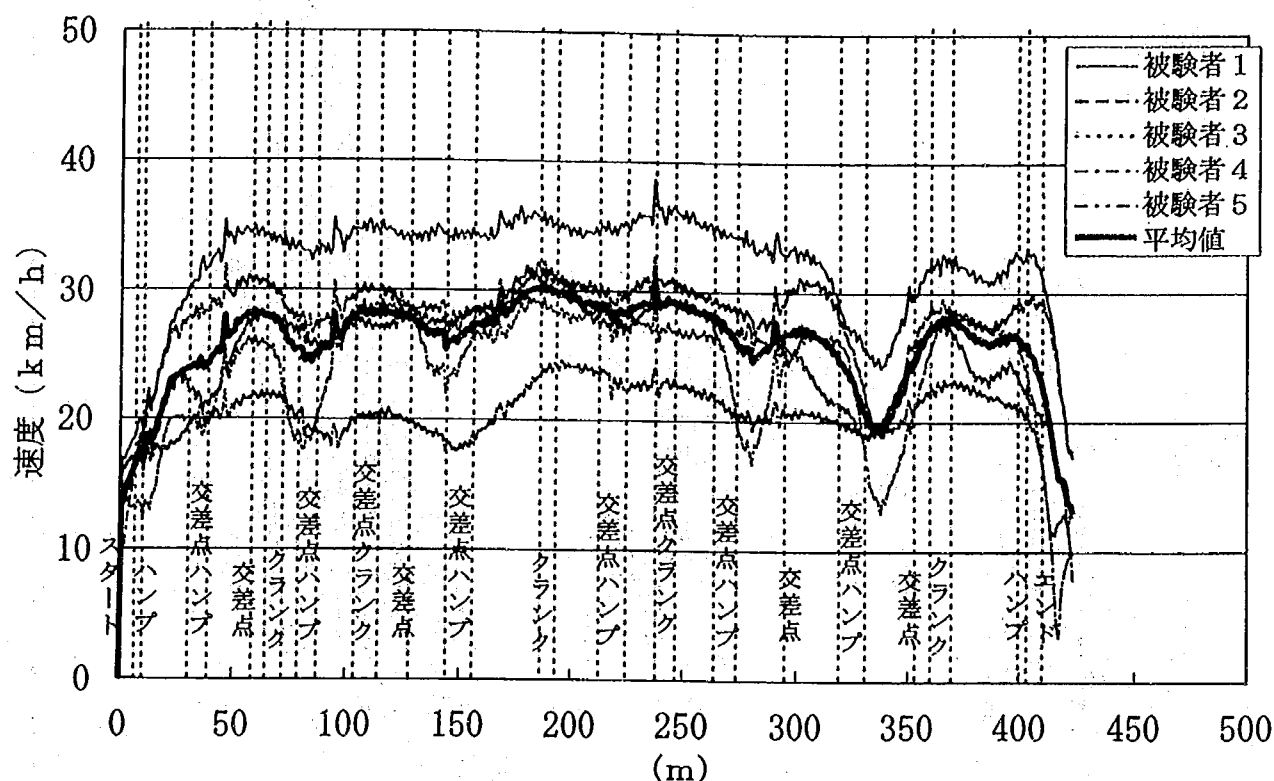
## (2) 路線全体の速度抑制の代表事例

速度プロフィールにおいて、速度抑制効果が見られた路線のうち、幾つかの路線を代表事例として示す。なお、他の路線及び速度抑制効果が見られない路線の速度プロフィール等は、参考資料－４に示している。

### ①路線全体の速度変化が少ない事例

#### 【関東５ 古市場109号線①】

15～20m毎に交差点ハンプがあり、クランクの設置間隔も密である。また、速度抑制施設が設置されている箇所の中には、側溝を含めた車道幅員が2.8mと狭い箇所がある。路線全区間にわたって 30km/h以下の速度に抑制されている。



図－３・２・３ 関東－古市場109号線の速度プロフィール

表－３・２・２ 関東－古市場109号線の速度抑制施設の形状と速度状況

| 速度抑制施設  | 設置間隔 (a) |      | 構造形状 (a) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考      |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|---------|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |         |
| ハンプ     | 5.0      | 22.0 | 0.05     | 2.00  | 15.1         | 15.7    | 16.4    |         |
| 交差点ハンプ  | 22.0     | 18.0 | 0.05     | 9.50  | 23.6         | 23.8    | 24.6    | T字路     |
| T字路     | 18.0     | 6.5  |          |       | 28.0         | 27.9    | 27.9    |         |
| クランク    | 6.5      | 1.0  | 2.50     | 8.00  | 28.3         | 26.7    | 28.0    |         |
| 交差点ハンプ  | 1.0      | 17.5 | 0.05     | 13.50 | 28.0         | 24.4    | 26.8    | T字路     |
| 交差点クランク | 17.5     | 12.0 | 1.00     | 10.50 | 28.2         | 27.6    | 28.4    | T字路     |
| T字路     | 12.0     | 6.5  |          |       | 28.5         | 27.9    | 27.9    |         |
| 交差点ハンプ  | 6.5      | 29.0 | 0.05     | 23.50 | 27.9         | 25.4    | 27.4    | くいちがい交差 |
| クランク    | 29.0     | 12.5 | 2.00     | 7.00  | 30.3         | 30.0    | 30.6    |         |
| 交差点ハンプ  | 12.5     | 15.5 | 0.05     | 19.00 | 30.1         | 27.8    | 29.2    | T字路     |
| 交差点クランク | 15.5     | 17.5 | 2.50     | 7.00  | 30.9         | 29.0    | 29.5    | T字路     |
| 交差点ハンプ  | 17.5     | 21.0 | 0.05     | 10.00 | 29.3         | 26.0    | 28.1    | 十字交差点   |
| T字路     | 21.0     | 25.0 |          |       | 26.3         | 26.7    | 26.7    |         |
| 交差点ハンプ  | 25.0     | 22.0 | 0.05     | 11.50 | 27.3         | 25.2    | 24.6    | 十字交差点   |
| T字路     | 22.0     | 7.0  |          |       | 24.5         | 24.7    | 24.7    |         |
| クランク    | 7.0      | 28.5 | 0.50     | 11.00 | 26.8         | 27.3    | 28.2    |         |
| ハンプ     | 28.5     | 7.0  | 0.05     | 2.00  | 28.0         | 25.4    | 26.5    |         |

構造形状  
ハンプ系  
クランク、スローペース  
狭く、フォルト系  
幅を合わせたもの

速度データ  
d1:ハンプの高さ(a)  
d1:曲線の見通し幅(a)  
d1:側溝設置部の車道幅員(a)  
備考欄に d1/d2 で記述

d2:ハンプの高さ(a)  
d2:曲線の長さ(a)  
d2:側溝の長さ(a)

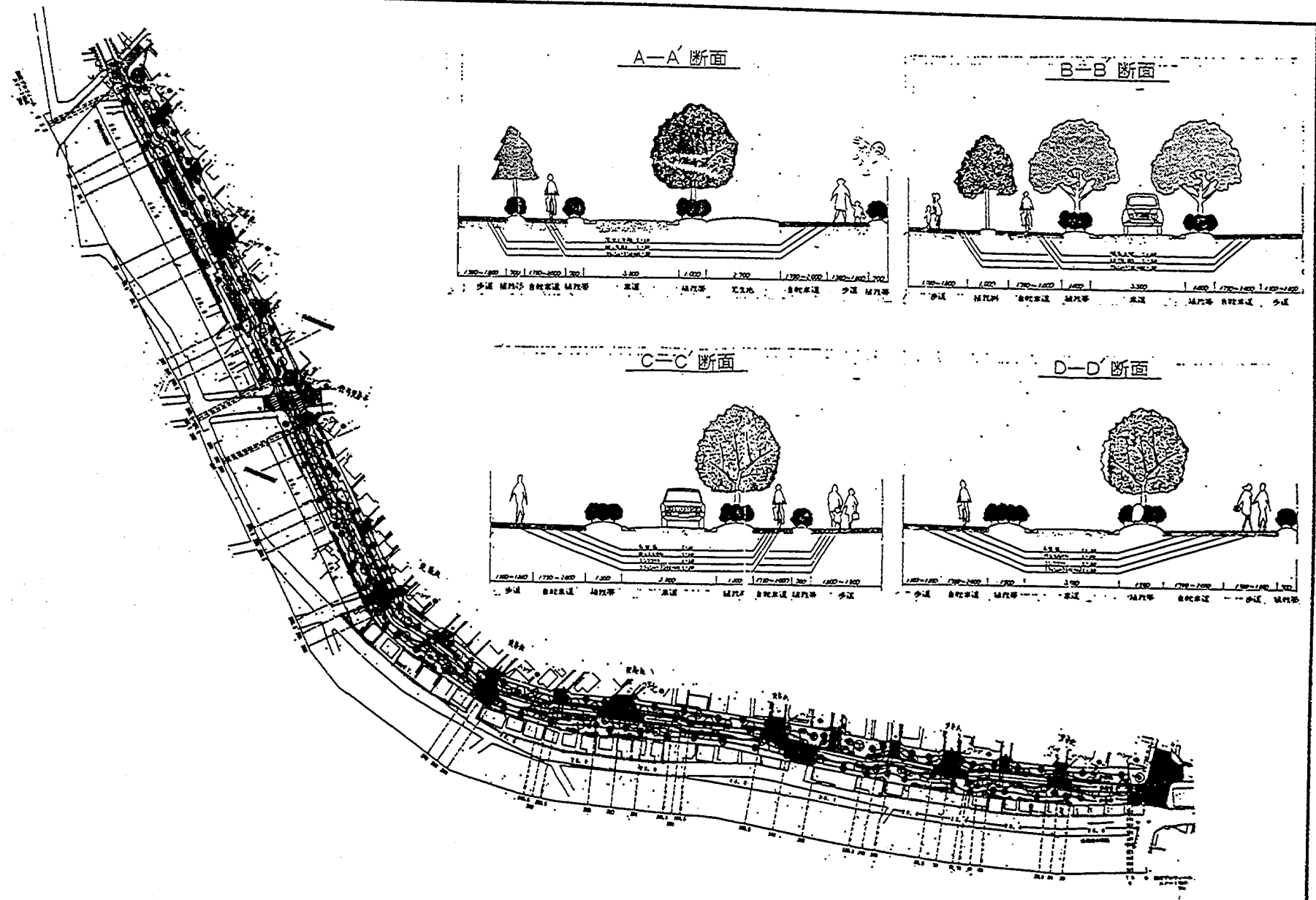
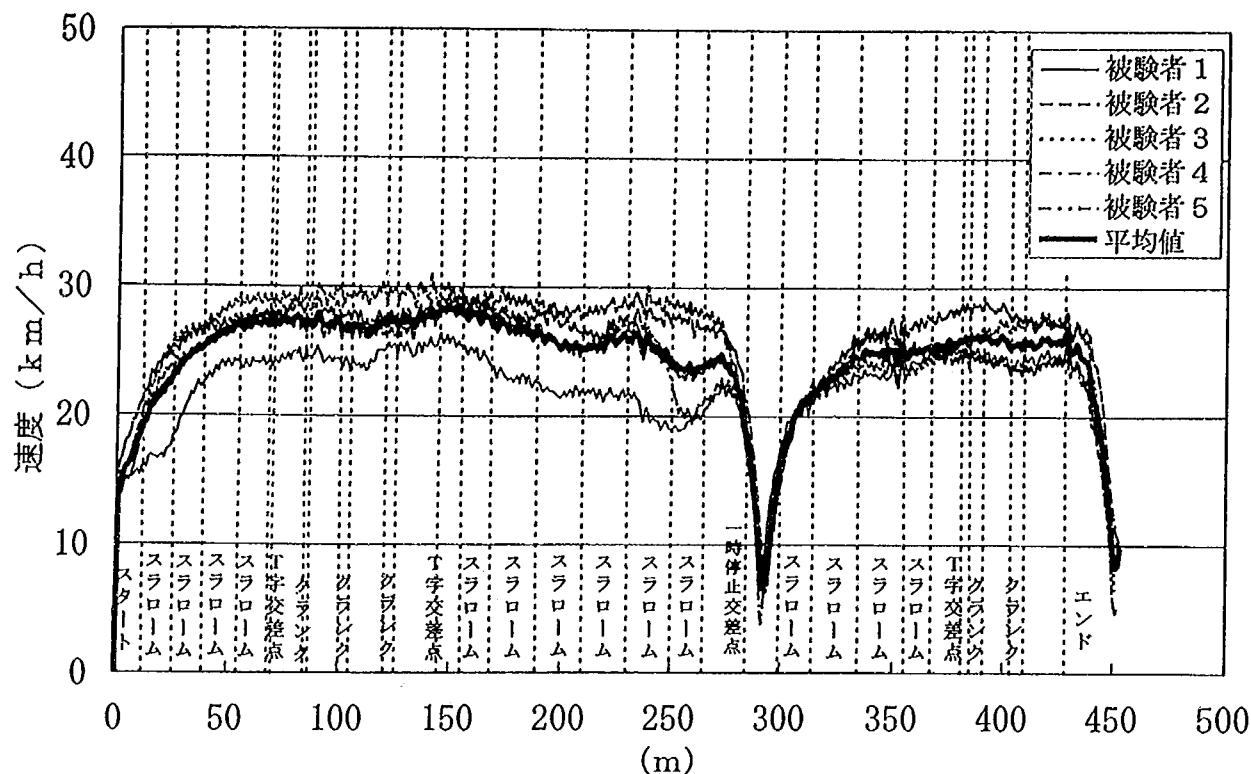


図-3・2・4 関東-古市場109号線の路線図

【関東6 北区道第1071号線】

路線全区間にわたって、見通し幅が非常に小さく、横方向の移動量大きいスラロームが設置されている。



図－3・2・5 関東一北区道第1071号線の速度プロフィール

表－3・2・3 関東一北区道第1071号線の速度抑制施設の形状と速度状況

| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考      |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|---------|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |         |
| スラローム   | 13.0     | 0.0  | 2.00     | 13.00 | 19.4         | 19.6    | 23.4    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 2.50     | 13.50 | 23.4         | 23.4    | 25.5    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 2.00     | 14.00 | 25.5         | 25.5    | 26.9    |         |
| スラローム   | 0.0      | 3.5  | 2.00     | 17.00 | 26.9         | 26.6    | 27.3    |         |
| T字路     | 3.5      | 12.5 |          |       | 27.3         | 27.1    | 27.1    |         |
| クランク    | 12.5     | 14.0 | 2.00     | 3.50  | 27.6         | 26.9    | 27.4    |         |
| クランク    | 14.0     | 14.5 | 1.50     | 5.00  | 27.9         | 26.5    | 27.0    |         |
| クランク    | 14.5     | 20.0 | 1.80     | 5.00  | 27.3         | 26.9    | 27.4    |         |
| T字路     | 20.0     | 11.0 |          |       | 28.3         | 28.4    | 28.4    |         |
| スラローム   | 11.0     | 0.0  | 1.50     | 12.50 | 28.5         | 27.0    | 28.0    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 0.00     | 20.50 | 28.0         | 26.1    | 27.5    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 0.00     | 20.50 | 27.5         | 25.0    | 26.5    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 0.00     | 21.00 | 26.5         | 25.2    | 26.4    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 0.00     | 21.00 | 26.4         | 24.1    | 26.5    |         |
| スラローム   | 0.0      | 21.5 | 1.50     | 11.50 | 26.5         | 23.4    | 24.1    |         |
| イメージハンプ | 21.5     | 15.5 | 0.00     | 12.50 | 24.8         | 18.7    | 18.7    | 一時停止交差点 |
| スラローム   | 15.5     | 0.0  | 0.50     | 13.50 | 17.8         | 16.3    | 21.7    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 0.25     | 20.50 | 21.7         | 21.7    | 24.7    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 1.50     | 19.50 | 24.7         | 24.1    | 25.2    |         |
| スラローム   | 0.0      | 16.0 | 2.00     | 28.50 | 25.2         | 24.8    | 25.7    |         |
| T字路     | 16.0     | 5.0  |          |       | 26.0         | 26.1    | 26.1    |         |
| クランク    | 5.0      | 14.5 | 1.50     | 5.00  | 26.2         | 26.0    | 26.3    |         |
| クランク    | 14.5     | 18.5 | 2.00     | 5.00  | 26.3         | 25.3    | 26.0    |         |
| イメージハンプ | 18.5     | -    | 0.00     | 6.00  | 26.5         | 25.2    | 25.2    | 終点      |

構造形状 ハンプ系 d1:ハンプの高さ(m) d2:ハンプの長さ(m)  
クランク、スラローム系 d1:影響の見通し幅(m) d2:起曲の長さ(m)  
狭さく、フォルト系 d1:前後緩急の車道幅員(m) d2:網走の長さ(m)  
組み合わせたもの 備考欄に d1・d2 で記述

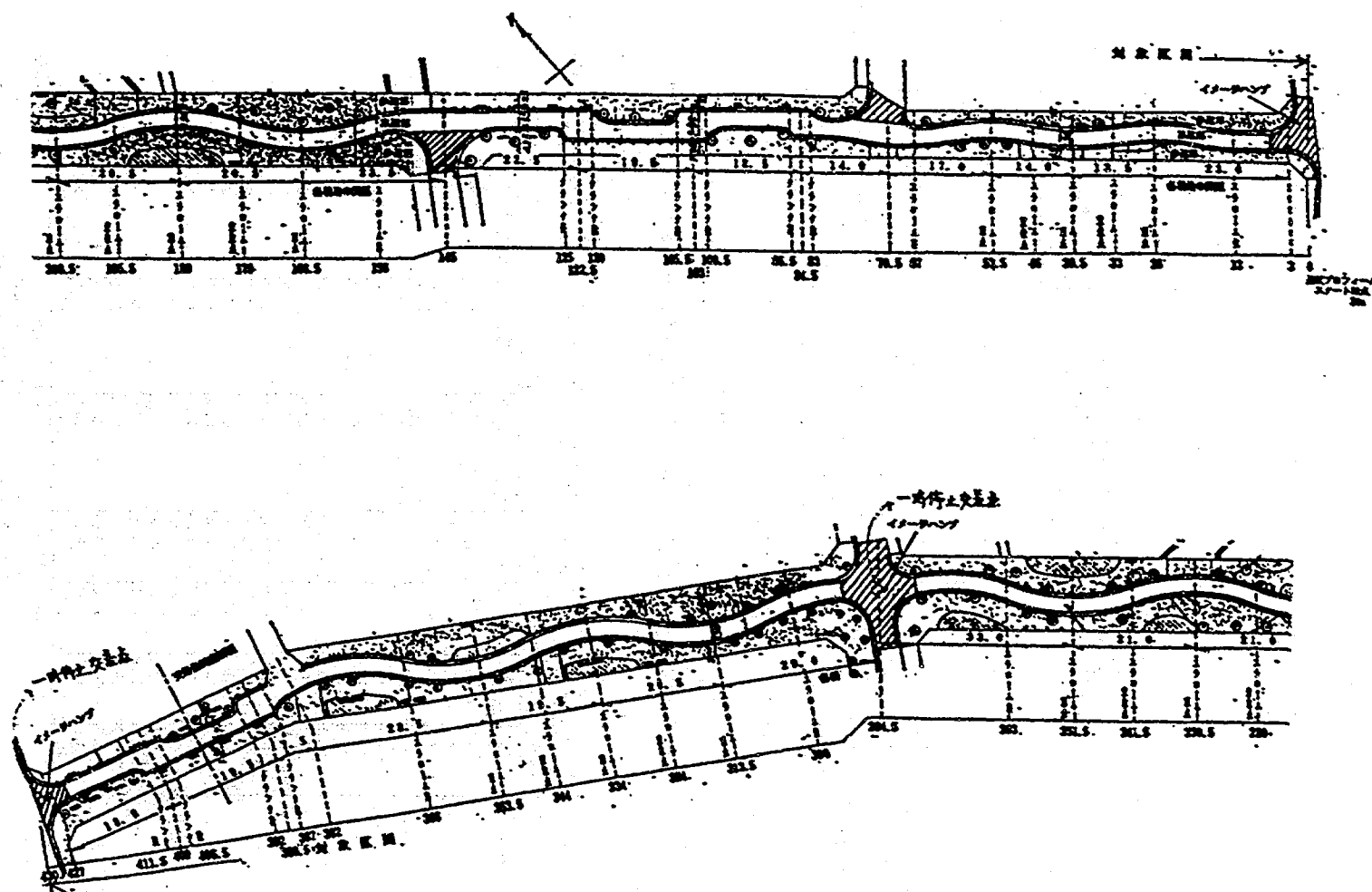


図-3・2・6 関東-北区道第1071号線の路線図

## ②路線内での速度変化が大きい事例

### 【中部5 町畑町小松町5号線】

速度低下の大きいハンプが50～60m間隔で設置されており、ハンプとハンプの間の区間でも走行速度が30km/h以上になることがない。

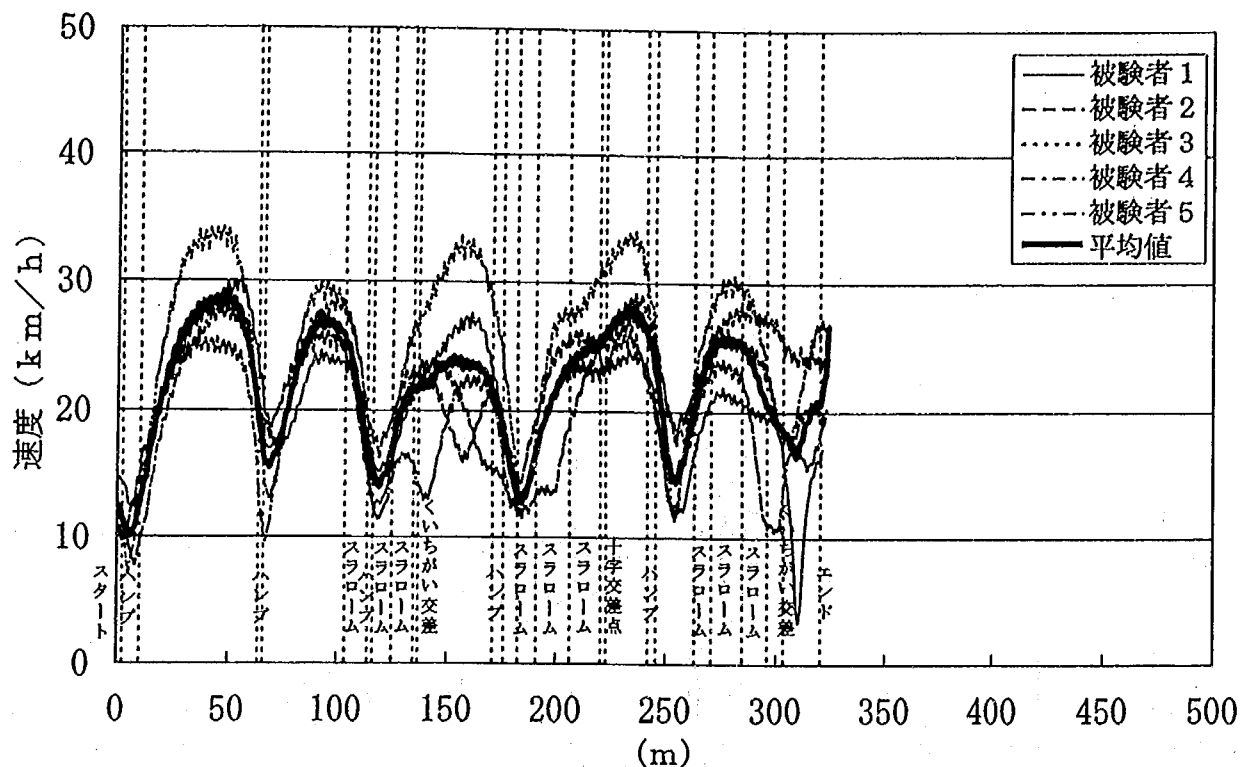


図-3・2・7 中部一町畑町小松町5号線の実験速度プロフィール

表-3・2・4 中部一町畑町小松町5号線の実験速度抑制施設の形状と速度状況

| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考         |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|------------|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |            |
| ハンプ     | 3.0      | 57.0 | 0.10     | 5.00  | 12.1         | 10.0    | 11.1    | スラローム間のハンプ |
| ハンプ     | 57.0     | 48.5 | 0.05     | 3.00  | 29.0         | 16.7    | 20.7    |            |
| スラローム   | 48.5     | 0.0  | 2.50     | 10.00 | 27.0         | 15.9    | 25.1    |            |
| ハンプ     | 0.0      | 0.0  | 0.05     | 3.00  | 25.1         | 15.5    | 15.5    |            |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 1.50     | 10.50 | 15.5         | 14.0    | 17.0    |            |
| スラローム   | 0.0      | 3.0  | 2.50     | 9.00  | 17.0         | 17.9    | 21.7    |            |
| くいちがい交差 | 3.0      | 34.0 |          |       | 21.9         | 22.0    | 22.0    |            |
| ハンプ     | 34.0     | 8.5  | 0.05     | 3.00  | 24.2         | 19.8    | 21.3    |            |
| スラローム   | 8.5      | 0.0  | 1.50     | 8.00  | 19.0         | 12.7    | 17.2    |            |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 1.50     | 15.50 | 17.2         | 17.5    | 23.6    |            |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 1.50     | 14.50 | 23.6         | 23.6    | 25.9    |            |
| 十字交差点   | 0.0      | 21.0 |          |       | 25.9         | 25.4    | 25.4    |            |
| ハンプ     | 21.0     | 18.0 | 0.05     | 3.00  | 28.1         | 24.9    | 25.1    |            |
| スラローム   | 18.0     | 0.0  | 2.50     | 7.50  | 22.7         | 20.3    | 24.4    |            |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 1.00     | 15.50 | 24.4         | 24.6    | 25.8    |            |
| スラローム   | 0.0      | 8.5  | 3.00     | 9.00  | 25.8         | 21.5    | 24.9    |            |
| くいちがい交差 | 8.5      | 17.0 |          |       | 18.7         | 18.7    | 18.7    |            |

構造形状

ハンプ系  
クランク、スラローム系  
狭さく、ポルト系  
組み合わせのもの

d1:ハンプの高さ(m)  
d1:路面の見通し幅(m)  
d1:通過装置の車道幅員(m)  
備考欄に d1+d2 で記述

d2:ハンプの長さ(m)  
d2:路面の長さ(m)  
d2:通過の長さ(m)

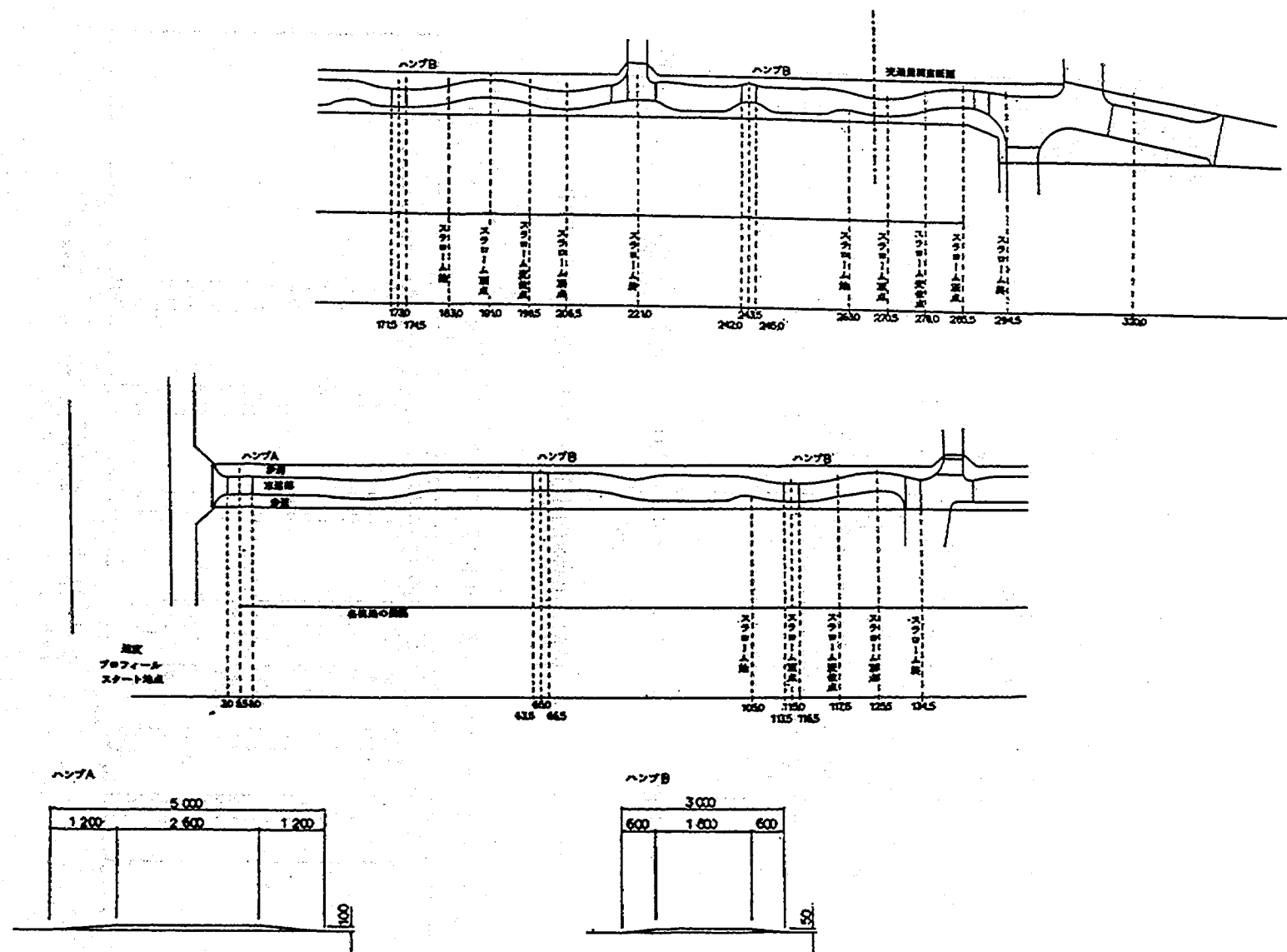


図-3・2・8 中部一町畑町小松町5号線の路線図

【近畿2 西明石103号線】

速度低下が非常に大きいハンプと狭さくの組み合わせが、およそ80～140mの間隔で設置されており、その間には狭さくやクラックなどが設置されている。このため、ハンプと狭さくの組み合わせ施設で大きく低下した速度は、狭さくやクラックの区間でも30km/h以下であり、次の速度低下地点であるハンプと狭さくの組み合わせ施設に到達している。このようにして、路線全体が30km/h以下に抑制されている。

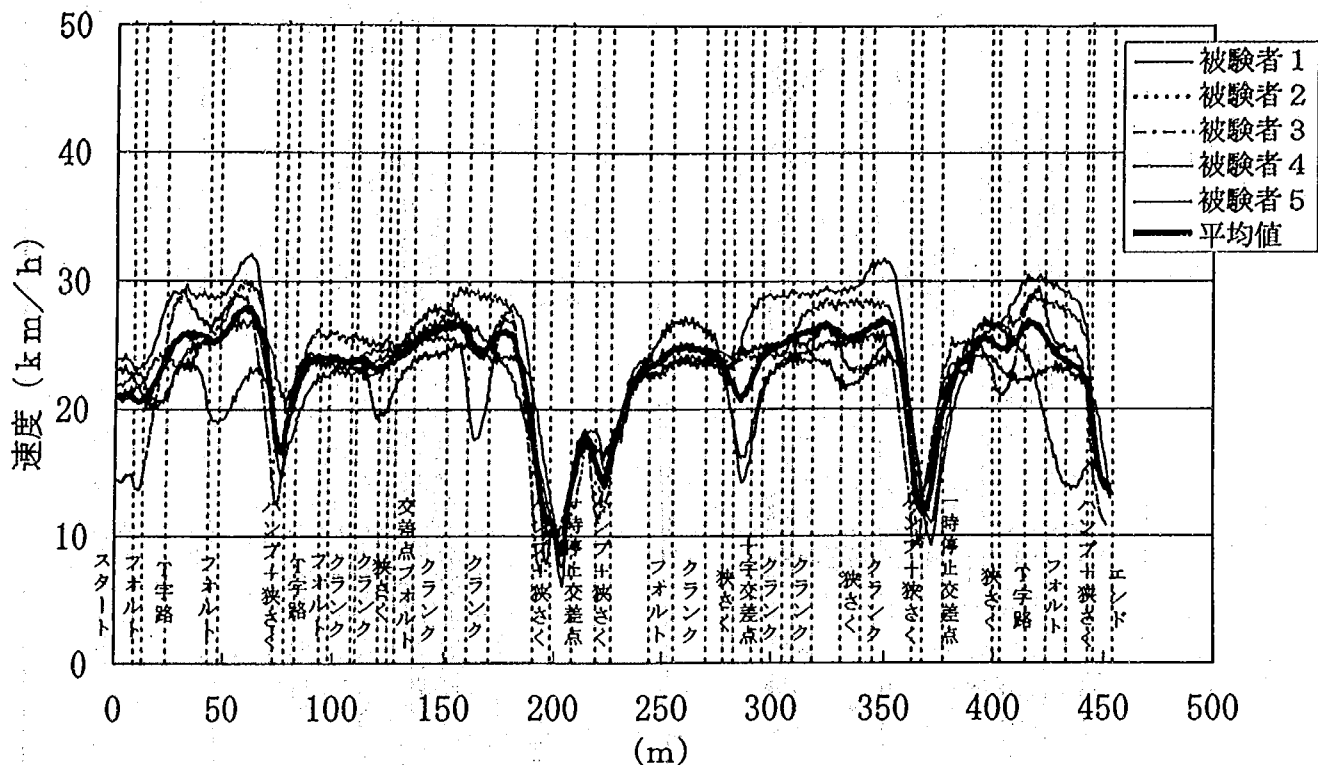


図-3・2・9 近畿-西明石103号線の速度プロフィール

表-3・2・5 近畿-西明石103号線の速度抑制施設の形状と速度状況

| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考                                |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|-----------------------------------|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |                                   |
| フォルト    | 7.5      | 9.5  | 3.50     | 5.00  | 21.1         | 20.6    | 20.8    |                                   |
| T字路     | 9.5      | 19.0 |          |       | 23.2         | 23.4    | 23.4    |                                   |
| フォルト    | 19.0     | 25.5 | 3.00     | 6.00  | 26.0         | 25.2    | 25.4    |                                   |
| ハンプ+狭さく | 25.5     | 6.0  | 3.00     | 5.00  | 27.9         | 16.7    | 20.3    | ハンプ (0.08-3.3m) + 狭さく (3.0-5.0m)  |
| T字路     | 6.0      | 8.5  |          |       | 20.8         | 21.6    | 21.6    |                                   |
| フォルト    | 8.5      | 0.0  | 3.00     | 6.00  | 24.0         | 23.9    | 24.2    |                                   |
| クラック    | 0.0      | 3.0  | 2.00     | 10.00 | 24.2         | 23.7    | 24.1    |                                   |
| クラック    | 3.0      | 0.0  | 2.00     | 10.00 | 23.9         | 23.1    | 24.0    |                                   |
| 狭さく     | 0.0      | 6.0  | 3.00     | 6.00  | 24.0         | 23.1    | 23.5    |                                   |
| 交差点フォルト | 6.0      | 0.0  | 3.00     | 8.00  | 24.1         | 24.2    | 25.0    | T字路                               |
| クラック    | 0.0      | 9.0  | 2.00     | 14.00 | 25.0         | 25.1    | 26.4    |                                   |
| クラック    | 9.0      | 22.0 | 2.00     | 10.00 | 26.8         | 24.2    | 25.2    |                                   |
| ハンプ+狭さく | 22.0     | 9.0  | 3.00     | 6.00  | 26.1         | 11.1    | 14.2    | ハンプ (0.15-6.0m) + 狭さく (3.0-6.0m)  |
| 一時停止交差点 | 9.0      | 9.5  |          |       | 11.6         | 12.8    | 12.8    |                                   |
| ハンプ+狭さく | 9.5      | 20.5 | 3.00     | 6.00  | 17.7         | 14.2    | 15.9    | ハンプ (0.15-6.0m) + 狭さく (3.0-6.0m)  |
| フォルト    | 20.5     | 0.0  | 3.00     | 11.00 | 23.4         | 23.1    | 24.5    |                                   |
| クラック    | 0.0      | 9.5  | 2.00     | 15.00 | 24.5         | 24.4    | 25.0    |                                   |
| 狭さく     | 9.5      | 9.0  | 3.00     | 3.00  | 24.6         | 22.0    | 23.0    |                                   |
| 十字交差点   | 9.0      | 5.5  |          |       | 22.0         | 21.8    | 21.8    |                                   |
| クラック    | 5.5      | 6.0  | 2.50     | 8.00  | 24.0         | 24.0    | 25.0    |                                   |
| クラック    | 6.0      | 13.0 | 2.00     | 8.00  | 25.7         | 25.7    | 26.2    |                                   |
| 狭さく     | 13.0     | 5.5  | 3.00     | 5.00  | 26.6         | 25.4    | 25.9    |                                   |
| クラック    | 5.5      | 19.0 | 3.50     | 5.10  | 25.9         | 25.7    | 26.5    |                                   |
| ハンプ+狭さく | 19.0     | 8.5  | 3.00     | 3.30  | 27.0         | 12.1    | 14.9    | ハンプ (0.085-3.3m) + 狭さく (3.0-3.3m) |
| 一時停止交差点 | 8.5      | 26.0 |          |       | 17.8         | 18.1    | 18.1    |                                   |
| 狭さく     | 26.0     | 8.5  | 3.00     | 4.00  | 25.6         | 24.8    | 25.5    |                                   |
| T字路     | 8.5      | 13.5 |          |       | 26.1         | 26.5    | 26.5    |                                   |
| フォルト    | 13.5     | 16.0 | 3.00     | 9.00  | 26.9         | 23.9    | 25.7    |                                   |
| ハンプ+狭さく | 16.0     | 5.0  | 3.00     | 6.40  | 23.8         | 19.6    | 21.4    | ハンプ (0.045-6.4m) + 狭さく (3.0-3.3m) |

構造形状  
ハンプ系  
クラック、スラローム系  
狭さく、フォルト系  
組み合わせたもの

d1: ハンプの高さ (m)  
d2: 曲線の見通し幅 (m)  
d1: 構造設備の車道幅員 (m)  
備考欄に d1+d2 で記述

d1: ハンプの長さ (m)  
d2: 曲線の長さ (m)  
d2: 構造の長さ (m)

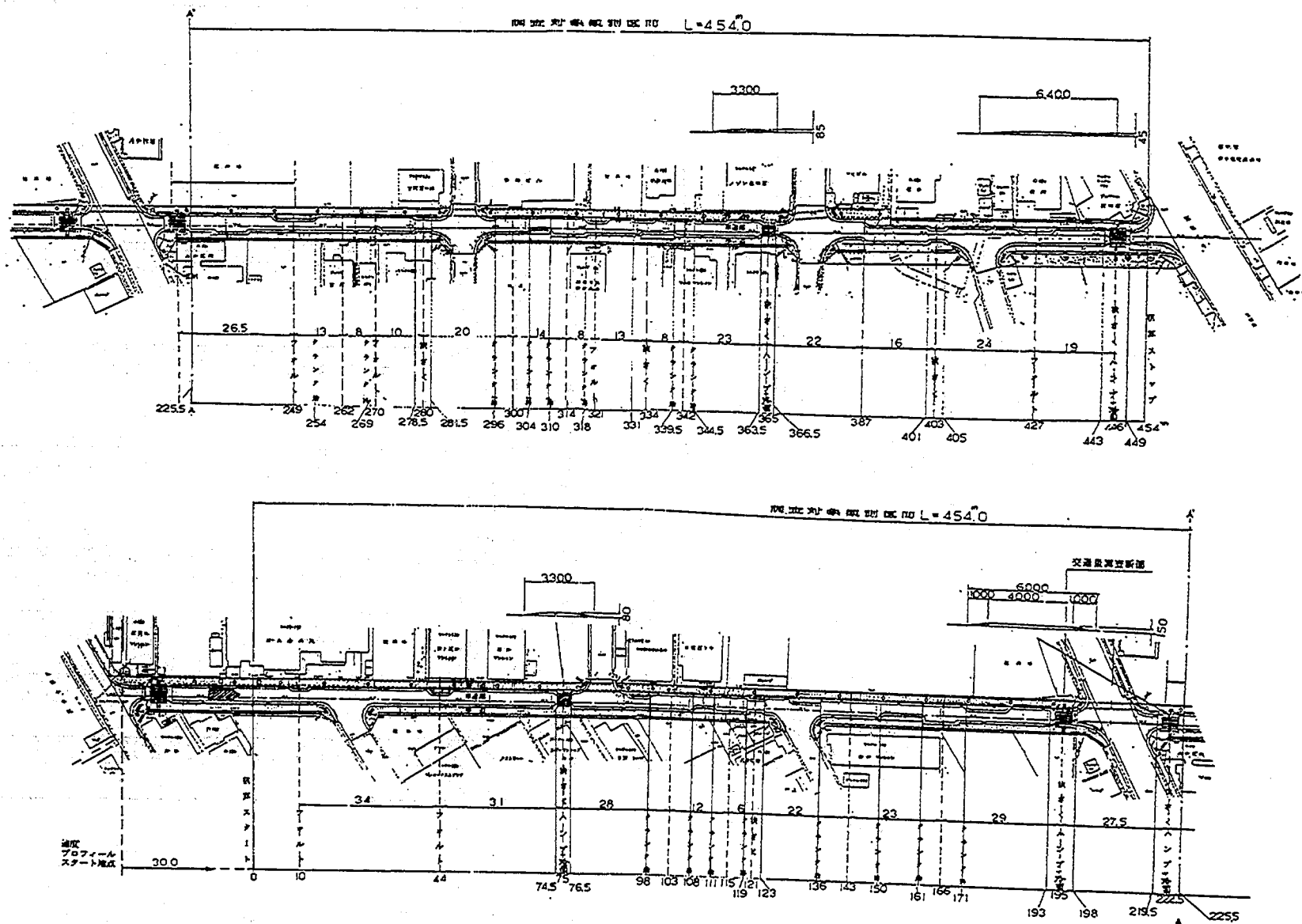


図-3・2・10 近畿-西明石103号線の路線図

# 【関東2 山下整理地区34号線】

一時停止交差点が約120m間隔で存在しているため、一時停止交差点で速度が大きく低下した後もクランク区間で30km/h以上に上昇することなく、次の一時停止交差点のために再び速度が低下している。路線内に設置されているクランクは、見通し幅が3.5mと大きく、クランク長も12m程度と長く、速度抑制効果はあまり期待できないものである。しかし、一時停止交差点の付近で大きく速度が低下し、路線全体の速度が30km/h以下に抑制されている。

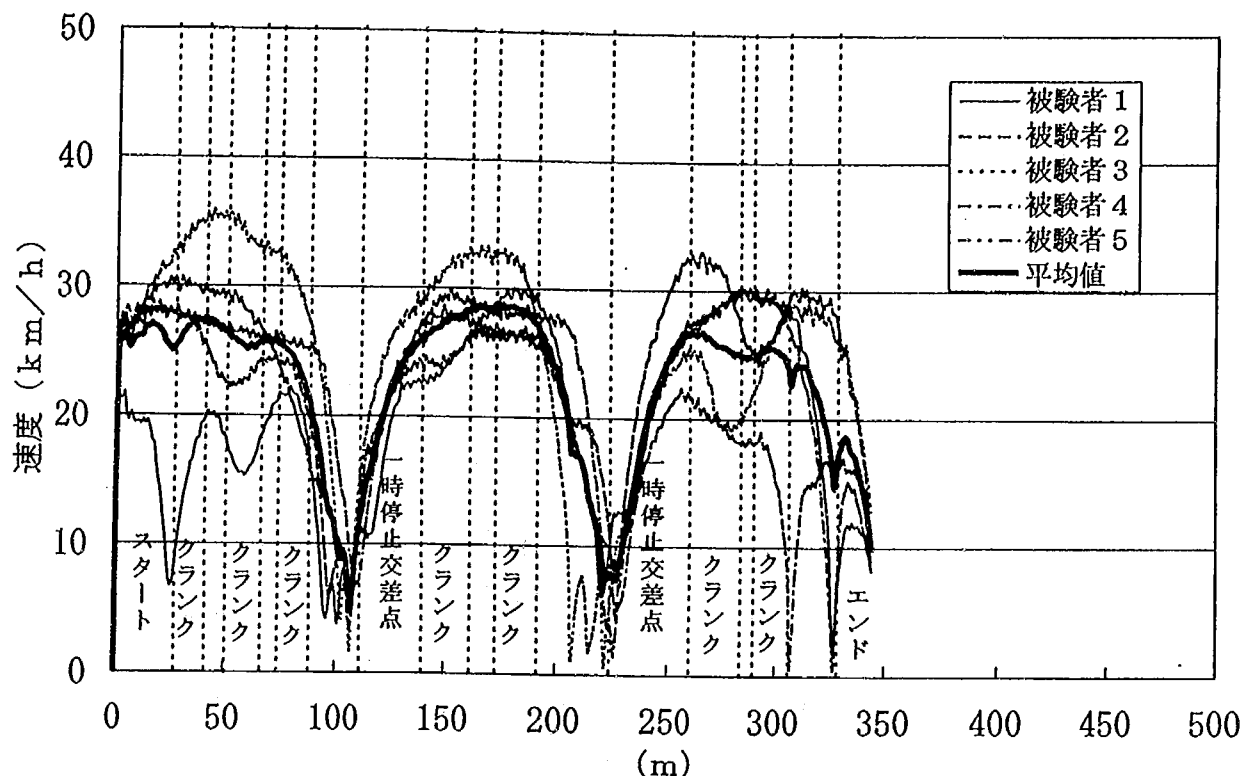


図-3・2・11 関東-山下整理地区34号線の世界速度プロフィール

表-3・2・6 関東-山下整理地区34号線の世界速度抑制施設の形状と速度状況

| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考 |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|----|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |    |
| クランク    | 24.0     | 5.0  | 3.50     | 16.00 | 27.1         | 25.1    | 27.5    |    |
| クランク    | 5.0      | 5.5  | 3.50     | 21.50 | 27.5         | 25.2    | 27.2    |    |
| クランク    | 5.5      | 22.5 | 3.50     | 12.00 | 25.7         | 23.0    | 25.9    |    |
| 一時停止交差点 | 22.5     | 38.5 |          |       | 22.6         | 7.0     | 7.0     |    |
| クランク    | 38.5     | 5.5  | 3.50     | 13.50 | 26.8         | 26.9    | 27.9    |    |
| クランク    | 5.5      | 43.5 | 3.50     | 13.50 | 28.4         | 28.3    | 28.8    |    |
| 一時停止交差点 | 43.5     | 38.0 |          |       | 28.6         | 8.8     | 8.8     |    |
| クランク    | 38.0     | 4.5  | 3.50     | 29.50 | 26.5         | 24.8    | 26.8    |    |
| クランク    | 4.5      | 29.5 | 3.50     | 10.50 | 25.1         | 25.1    | 25.7    |    |

構造形状 ハンプ系  
クランク、スローーム系  
狭さく、フォルト系  
細々合わせたもの

d1:ハンプの高さ(m)  
d1:断面の見通し幅(m)  
d1:構造設置側の車道幅員(m)  
備考欄に d1+d2 で記述

d2:ハンプの長さ(m)  
d2:断面の長さ(m)  
d2:構造の長さ(m)

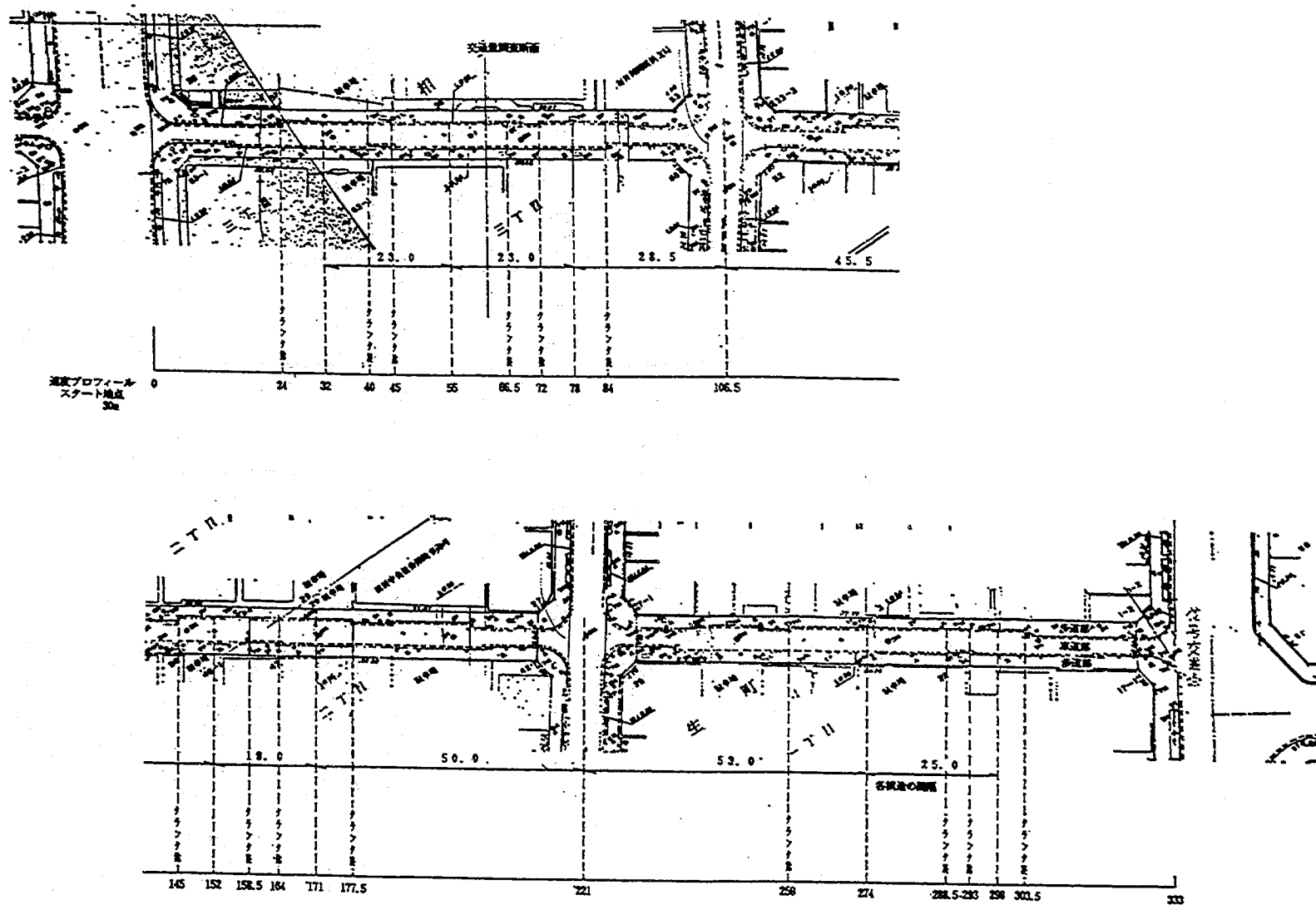


図-3・2・12 関東-山下整理地区34号線の路線図

③ 1つの路線内に速度変化が少ない区間と速度変化が大きい区間がある速度抑制事例

【中部3 中村区靖国町第3号線】

一時停止交差点がおよそ100～140m間隔で存在している。交差点の間の区間には3～5m程度の短い間隔で、10m未満の短いクランクが連続して設置されている。一時停止交差点だけでなくクランク区間でも速度の低下が見られ、路線全体が30km/h以下に抑制されている。

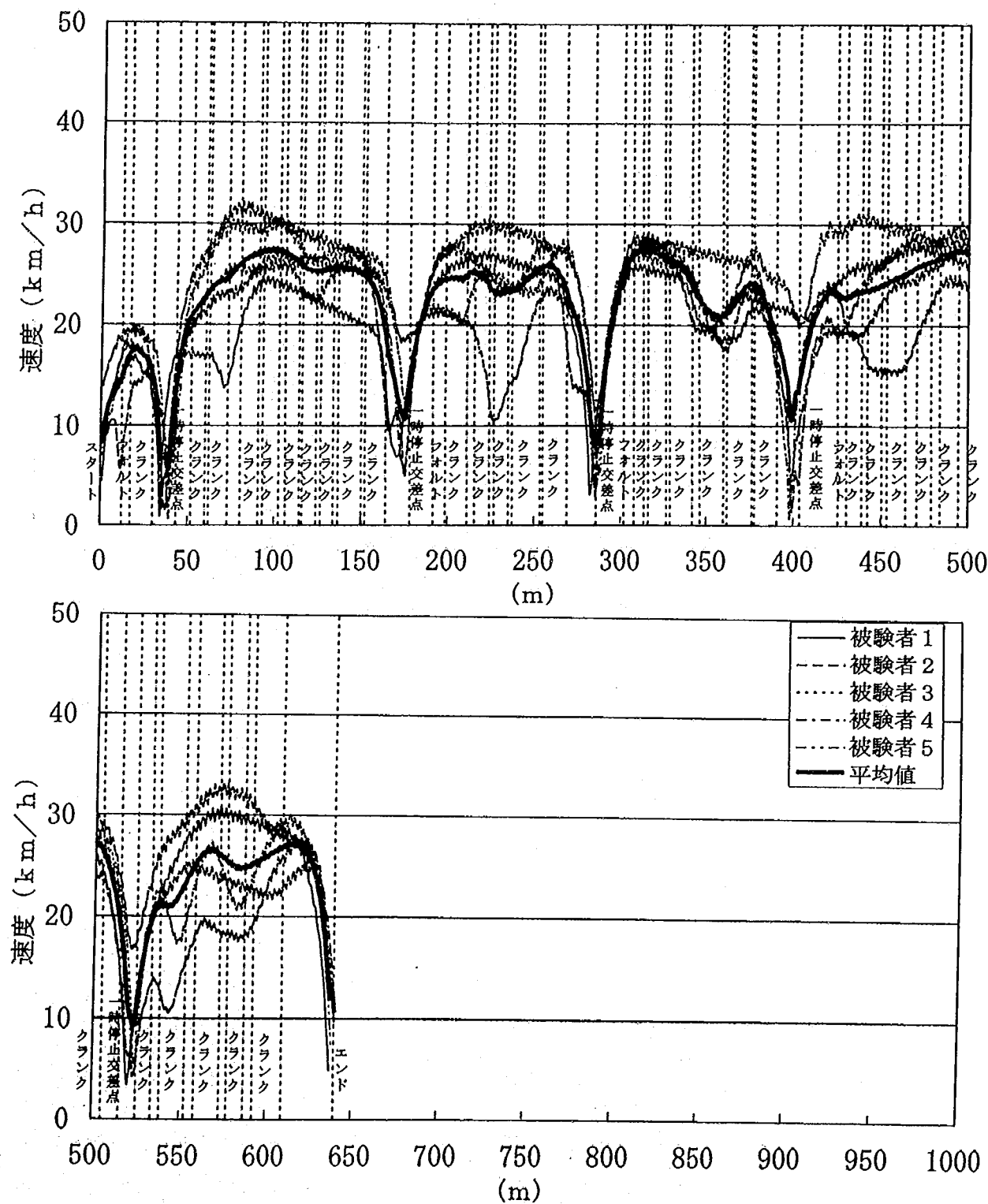


図-3・2・13 中部-中村区靖国町第3号線の速度プロフィール

表-3・2・7 中部一中村区靖国町第3号線 の速度抑制施設の形状と速度状況

| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考 |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|----|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |    |
| フォルト    | 12.0     | 0.0  | 3.00     | 6.00  | 14.4         | 15.0    | 17.3    |    |
| クランク    | 0.0      | 8.0  | 2.00     | 12.00 | 17.3         | 14.6    | 17.6    |    |
| 一時停止交差点 | 8.0      | 10.0 |          |       | 13.5         | 12.4    | 12.4    |    |
| クランク    | 10.0     | 3.0  | 2.00     | 7.00  | 20.7         | 21.2    | 22.7    |    |
| クランク    | 3.0      | 8.0  | 2.00     | 10.00 | 23.3         | 23.4    | 24.5    |    |
| クランク    | 8.0      | 4.0  | 2.00     | 10.00 | 26.0         | 26.1    | 27.2    |    |
| クランク    | 4.0      | 4.0  | 2.00     | 8.00  | 27.3         | 27.2    | 27.5    |    |
| クランク    | 4.0      | 3.0  | 2.00     | 7.00  | 27.4         | 26.1    | 27.2    |    |
| クランク    | 3.0      | 5.0  | 2.00     | 6.50  | 26.2         | 25.3    | 25.8    |    |
| クランク    | 5.0      | 3.0  | 2.00     | 7.00  | 25.3         | 25.3    | 25.6    |    |
| クランク    | 3.0      | 3.0  | 2.00     | 11.50 | 25.7         | 25.2    | 25.7    |    |
| クランク    | 3.0      | 9.0  | 2.00     | 12.00 | 25.0         | 19.2    | 24.7    |    |
| 一時停止交差点 | 9.0      | 15.0 |          |       | 18.0         | 13.4    | 13.4    |    |
| フォルト    | 15.0     | 0.0  | 3.00     | 5.00  | 23.6         | 23.8    | 24.5    |    |
| クランク    | 0.0      | 5.0  | 2.00     | 13.00 | 24.6         | 24.4    | 24.9    |    |
| クランク    | 5.0      | 4.0  | 2.00     | 8.00  | 25.4         | 24.3    | 25.2    |    |
| クランク    | 4.0      | 3.0  | 2.00     | 8.00  | 23.5         | 23.0    | 23.6    |    |
| クランク    | 3.0      | 2.0  | 2.00     | 14.00 | 23.4         | 23.5    | 25.6    |    |
| クランク    | 2.0      | 16.5 | 2.00     | 13.00 | 25.6         | 23.6    | 26.0    |    |
| 一時停止交差点 | 16.5     | 19.5 |          |       | 23.1         | 7.2     | 7.2     |    |
| フォルト    | 19.5     | 2.5  | 3.00     | 5.50  | 24.9         | 25.3    | 26.9    |    |
| クランク    | 2.5      | 3.0  | 2.00     | 8.00  | 26.9         | 27.2    | 27.5    |    |
| クランク    | 3.0      | 3.0  | 2.00     | 8.00  | 27.5         | 26.8    | 27.3    |    |
| クランク    | 3.0      | 5.0  | 2.00     | 13.00 | 26.7         | 23.6    | 26.5    |    |
| クランク    | 5.0      | 3.0  | 2.00     | 13.00 | 23.5         | 20.8    | 22.1    |    |
| クランク    | 3.0      | 3.0  | 2.00     | 13.00 | 21.3         | 21.3    | 24.3    |    |
| クランク    | 3.0      | 13.5 | 2.00     | 10.00 | 24.2         | 19.6    | 23.8    |    |
| 一時停止交差点 | 13.5     | 24.5 |          |       | 18.9         | 13.6    | 13.6    |    |
| フォルト    | 24.5     | 0.0  | 3.50     | 3.50  | 23.5         | 22.6    | 22.9    |    |
| クランク    | 0.0      | 3.0  | 2.00     | 8.50  | 22.9         | 22.8    | 23.5    |    |
| クランク    | 3.0      | 4.0  | 2.00     | 8.00  | 23.4         | 23.4    | 24.0    |    |
| クランク    | 4.0      | 7.0  | 2.00     | 10.00 | 24.2         | 24.2    | 25.1    |    |
| クランク    | 7.0      | 7.0  | 2.00     | 8.00  | 25.7         | 25.8    | 26.4    |    |
| クランク    | 7.0      | 1.5  | 2.00     | 8.00  | 26.9         | 26.8    | 27.5    |    |
| クランク    | 1.5      | 11.5 | 2.00     | 8.00  | 27.5         | 26.8    | 27.4    |    |
| 一時停止交差点 | 11.5     | 9.5  |          |       | 26.2         | 18.7    | 18.7    |    |
| クランク    | 9.5      | 7.0  | 2.00     | 8.00  | 17.5         | 9.7     | 19.0    |    |
| クランク    | 7.0      | 7.0  | 2.00     | 13.00 | 21.2         | 20.9    | 23.1    |    |
| クランク    | 7.0      | 2.5  | 2.00     | 13.00 | 25.0         | 25.5    | 26.6    |    |
| クランク    | 2.5      | 6.0  | 2.00     | 13.00 | 25.9         | 24.6    | 25.4    |    |
| クランク    | 6.0      | 33.0 | 2.00     | 13.00 | 25.2         | 25.2    | 26.8    |    |

構造形状 ハンプ系 d1:ハンプの高さ(m) d2:ハンプの長さ(m)  
クランク、スラローム系 d1:屈曲の見通し幅(m) d2:屈曲の長さ(m)  
狭さく、フォルト系 d1:構造設置部の車道幅員(m) d2:構造の長さ(m)  
組み合わせたもの 備考欄に d1+d2 で記述

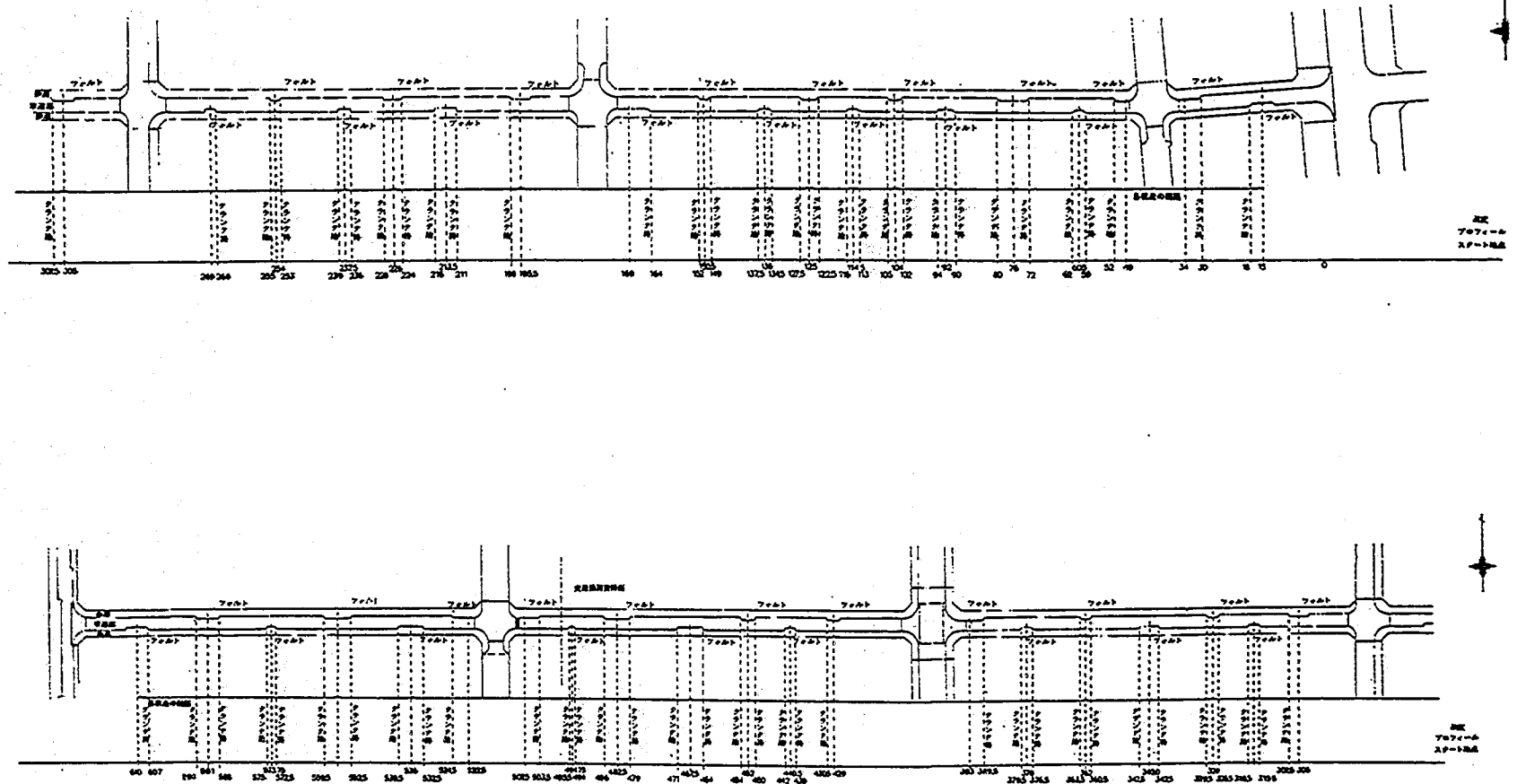


図-3・2・14 中部一中村区靖国町第3号線の路線図

### (3) 分析結果の整理

コミュニティ道路の速度プロフィールから、走行速度30km/hを目安として路線全体の速度抑制について分析した。その結果、速度抑制効果が見られる路線での速度抑制パターンは、①路線内での速度変化が小さいパターン、②路線内での速度変化が大きいパターン、③先の2つのパターンの複合パターン、が見られた。

①のパターンでは、クランクやスラローム、交差点ハンプなどの速度抑制施設が適切に配置されることによって路線全体が30km/h程度に維持されており、短い間隔で連続的にクランクやスラロームが配置されているケースや、見通し幅が小さくて水平方向の移動量が大きいスラロームが設置されているケースがあった。

②のパターンでは、特定の速度低下の大きな施設（ハンプ、ハンプと狭さくの組合せ、一時停止交差点）が1路線内に複数設置されることによって、これらの施設間でも速度が30km/h以下になっている。

コミュニティ道路での自動車の速度については、30km/h程度以下の速度通行し、路線内で大きな変動がないのが望ましい（ただし、歩行者等が存在する場合に適切な速度まで低下させるのは、ドライバーの当然の義務である）。これは、大きく急激な速度変化は、その繰り返しによって運転者に不快感を与えることがあるからである。しかしながら、地形等の制約により、ハンプ等の速度低下の大きな施設を用いる方法でしかコミュニティ道路の速度抑制を保持できない場合には、適切な間隔を保ってそれらの設置を図るべきである。なお、本研究では、一時停止交差点における速度低下の状況が見られたが、交差点での主・従関係、一時停止の認識の必要などから、一概にこの方策をコミュニティ道路の速度抑制策として利用することは難しい。

### 3.2.3 速度抑制施設の抑制効果分析

#### (1) 速度抑制施設別の速度状況

##### 1) 速度抑制施設別速度状況の考え方

速度プロフィールを測定した全路線に設置されている速度抑制施設の個数及び速度抑制施設別速度（平均値）は、表－3・2・8の通りである。ここでは施設の設置されていない交差点（十字交差点、T字路、くいちがい交差及び一時停止交差点）についても速度抑制施設と並べて対象とした。

ここで示した速度データは、1つ1つの施設について抽出した速度データを、施設毎に平均したものである。したがって、施設の形状や前後の施設関係による抑制効果への影響が全て平均されたデータである。

表－3・2・8 速度抑制施設のデータ概況

| 速度抑制施設等 |            | データ数    | 速度の平均値 (km/h) |       |        |       |        |       | ( )内：標準偏差 |       |       |       |       |
|---------|------------|---------|---------------|-------|--------|-------|--------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|
|         |            |         | (H)進入前        |       | (L)通過中 |       | (O)通過中 |       | (H-L)     |       | (H-O) |       |       |
|         |            |         | 最高速度          |       | 最低速度   |       | 最高速度   |       | 速度抑制1     |       | 速度抑制2 |       |       |
| 単路部     | ハンプ        | 13      | 22.7          | (5.6) | 17.7   | (4.5) | 19.5   | (4.4) | 5.0       | (3.8) | 3.2   | (3.3) |       |
|         | イメージハンプ    | 9       | 25.6          | (2.8) | 24.2   | (2.6) | 24.5   | (2.6) | 1.3       | (2.0) | 1.1   | (2.2) |       |
|         | クランク       | 154     | 26.5          | (4.3) | 25.2   | (4.9) | 27.1   | (4.0) | 1.3       | (2.1) | -0.7  | (1.5) |       |
|         | スラローム      | 61      | 30.6          | (6.9) | 29.3   | (7.5) | 31.3   | (6.3) | 1.4       | (2.6) | -0.7  | (1.8) |       |
|         | 狭さく        | 4       | 25.2          | (0.8) | 23.8   | (1.2) | 24.5   | (1.1) | 1.4       | (0.6) | 0.7   | (0.5) |       |
|         | フォルト       | 22      | 27.4          | (6.0) | 26.4   | (5.3) | 27.4   | (5.6) | 1.0       | (1.3) | 0.0   | (1.2) |       |
|         | ハンプ+狭さく    | 5       | 24.5          | (3.7) | 14.7   | (3.1) | 17.3   | (2.9) | 9.8       | (5.0) | 7.2   | (4.4) |       |
|         | 路面舗石 (停止線) | 2       | 27.1          | (0.2) | 24.9   | (0.5) | 24.9   | (0.5) | 2.2       | (0.7) | 2.2   | (0.7) |       |
| 交差点部    | 交差点ハンプ     | 7       | 27.3          | (2.1) | 23.9   | (3.9) | 25.8   | (2.8) | 3.4       | (3.0) | 1.5   | (1.7) |       |
|         | 交差点クランク    | 15      | 28.5          | (5.1) | 27.1   | (6.9) | 29.3   | (5.6) | 1.4       | (2.5) | -0.8  | (2.1) |       |
|         | 交差点スラローム   | 4       | 28.6          | (7.1) | 27.6   | (6.2) | 30.1   | (4.7) | 1.0       | (1.0) | -1.5  | (2.8) |       |
|         | 交差点フォルト    | 10      | 32.2          | (4.5) | 30.9   | (4.0) | 21.4   | (4.2) | 1.3       | (1.1) | -0.2  | (1.0) |       |
|         | 舗石・砂・舗装交差点 |         | 10            | 28.9  | (5.6)  | 26.9  | (4.9)  | 29.0  | (5.0)     | 1.9   | (1.5) | -0.1  | (1.8) |
|         | 交差点        | 十字交差点   | 27            | 29.3  | (4.7)  | 27.2  | (5.6)  | 27.3  | (5.7)     | 2.1   | (2.1) | 2.0   | (2.0) |
|         |            | T字路     | 23            | 27.3  | (4.2)  | 27.0  | (4.1)  | 27.0  | (4.1)     | 0.3   | (1.0) | 0.3   | (1.0) |
|         |            | くいちがい交差 | 4             | 24.5  | (4.4)  | 24.1  | (4.0)  | 24.1  | (4.0)     | 0.4   | (0.8) | 0.4   | (0.8) |
|         |            | 一時停止交差点 | 12            | 19.5  | (4.9)  | 11.8  | (3.9)  | 12.3  | (3.5)     | 7.7   | (6.8) | 7.2   | (6.5) |
| 計及び平均値  |            | 382     | 27.4          | (5.6) | 25.6   | (6.5) | 26.8   | (6.0) | 1.8       | (3.0) | 0.2   | (2.8) |       |

##### 2) 速度抑制施設進入前・通過中速度状況

各速度抑制施設の速度状況进行分析するために、図－3・2・15及び3・2・16のように、横軸に各施設の通過前最高速度（H）、縦軸に通過中最低速度（L）又は通過中最高速度（O）をとり、各施設の平均の速度値をプロットすると、各領域に含まれる施設の速度変化は、次のパターンである。

\*A領域（ $H > 30\text{km/h}$ 、 $L$ （又は $O$ ） $\leq 30\text{km/h}$ ）

施設進入前に高速度で走行していた車両が、30km/h以下まで抑制される

\*B領域（ $H \leq 30\text{km/h}$ 、 $L$ （又は $O$ ） $\leq 30\text{km/h}$ 、 $H > L$ （又は $O$ ））

施設進入前から30km/h以下で走行していた車両が、更に抑制される

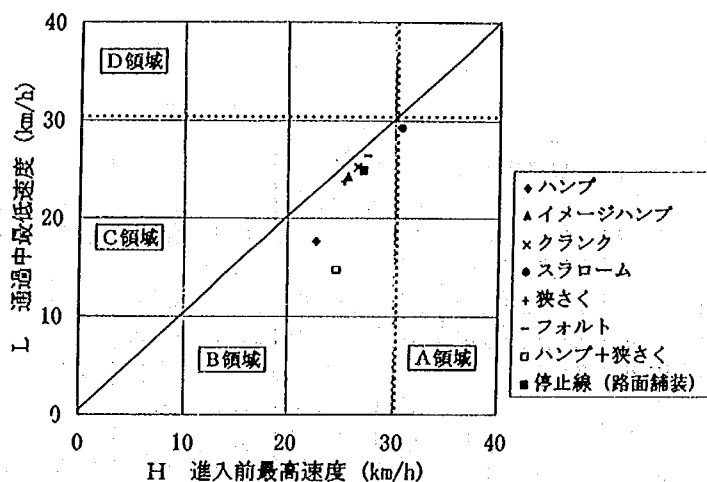
\*C領域 ( $H \leq 30\text{km/h}$ 、 $L$  (又はO)  $\leq 30\text{km/h}$ 、 $H \leq L$  (又はO) )

施設進入前に $30\text{km/h}$ 以下で走行していた車両が、速度上昇しているものの、なお $30\text{km/h}$ 以下の走行が維持されている

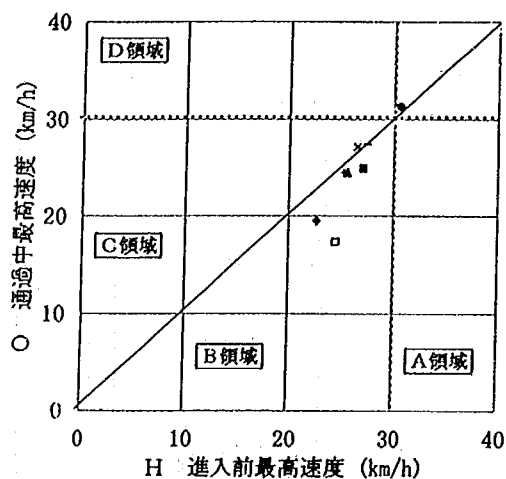
\*D領域 ( $L$  (又はO)  $> 30\text{km/h}$ )

施設通過中も高速度で走行しており、抑制効果がない、又は不十分である

ここで、速度値のプロットがA, B, C領域であれば、施設による速度抑制効果があるとみなす。また、 $H=L$  (又はO) の直線から離れているプロットほど、進入前と通過中の速度差が大きく、速度抑制の程度が大きい。

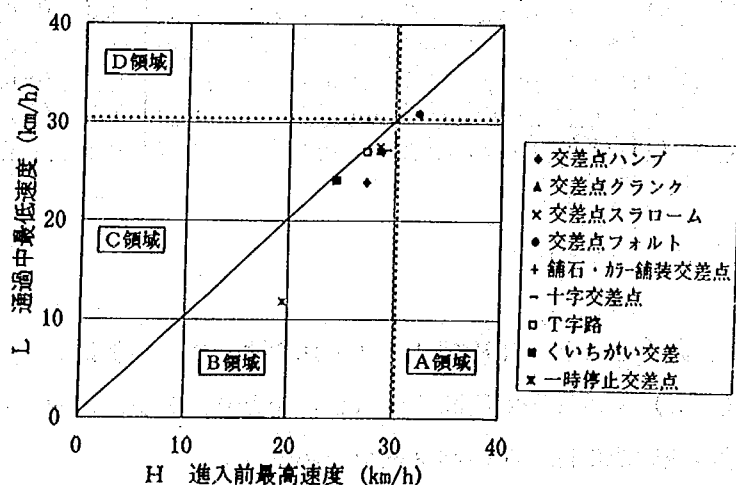


【HとLの関係】

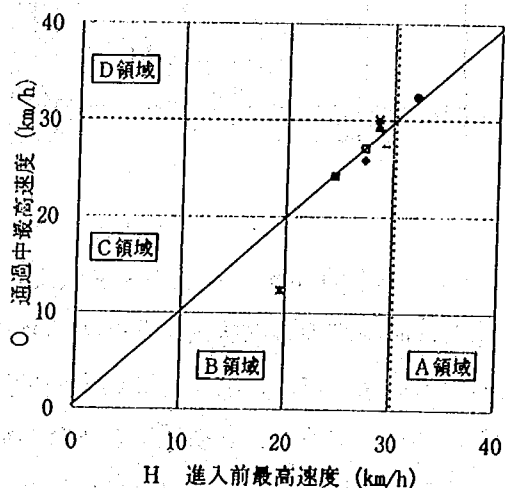


【HとOの関係】

図-3・2・15 単路部の速度抑制施設の速度状況



【HとLの関係】



【HとOの関係】

図-3・2・16 交差点部の速度抑制施設の速度状況

図－３・２・１５（ＨとＬの関係）で、ほとんどの速度抑制施設がＢ領域にあり、全ての施設が通過前最高速度（Ｈ）＞通過中最低速度（Ｌ）となっていることから、速度抑制効果があることがわかる。特に、ハンプ及びハンプ＋狭さくはＬが20km/h以下と低く、進入前と比べて速度低下量も大きい。

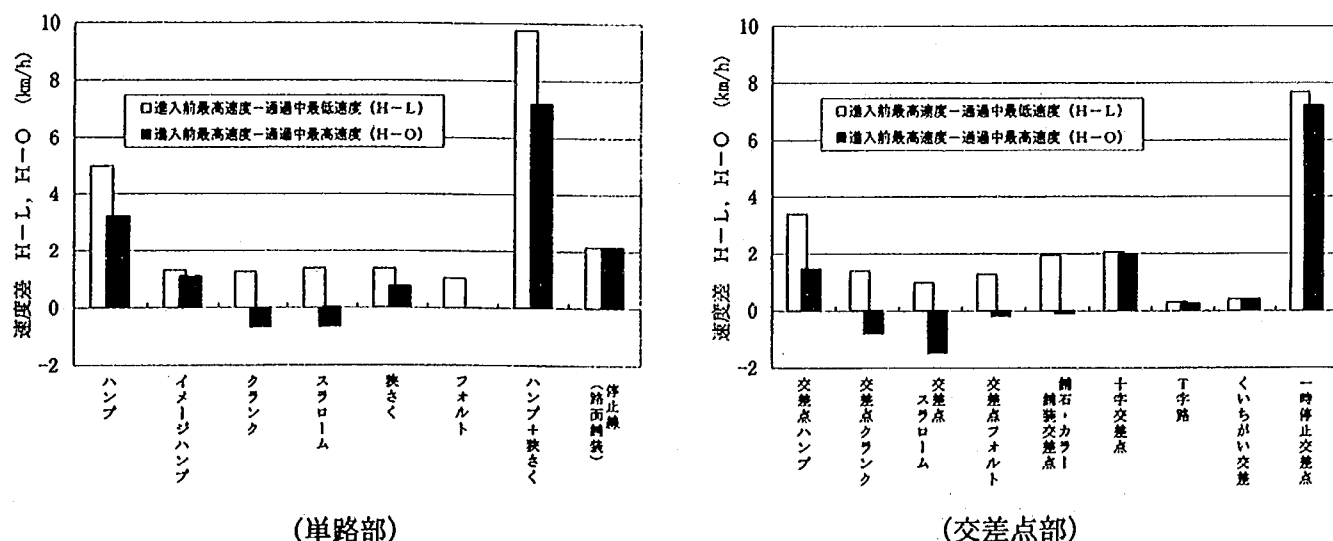
図－３・２・１５（ＨとＯの関係）では、スラロームがＤ領域にあり、通過前最高速度（Ｈ）＜通過中最高速度（Ｏ）となっている。またクランクも、Ｃ領域ではあるが通過前最高速度（Ｈ）＜通過中最高速度（Ｏ）となっている。この原因としては、これらのシケイン構造は他の速度抑制施設と異なって施設延長が長く、施設を通過する間に速度が進入前よりも上昇することがあるためと考えられる。一方、ハンプ及びハンプ＋狭さくでは、通過中最高速度（Ｏ）も20km/h以下であり、速度抑制効果が非常に大きいことがわかる。

図－３・２・１６（ＨとＬの関係）では、一時停止交差点の通過中最低速度（Ｌ）が非常に低くなっている。また、十字交差点、Ｔ字路、くいちがい交差などの施設が設置されていない交差点で速度が低下している。交差点ハンプは、単路部のハンプに比べて通過中の速度が低くないが、他の交差点施設に比べれば $H=L$ の線から離れており、速度抑制効果は大きい。

図－３・２・１６（ＨとＯの関係）では、単路部のシケイン構造と同じように、交差点クランクと交差点スラロームで、通過前最高速度（Ｈ）＜通過中最高速度（Ｏ）となっている。一方、一時停止交差点の通過中最高速度（Ｏ）は、10km/h程度と非常に低く、規制による速度抑制効果が大きいことがわかる。

### 3) 速度変化状況

各速度抑制施設の速度変化状況は、図－３・２・１７の通りである。



図－３・２・１７ 速度抑制施設の速度変化状況

進入前最高速度と通過中最低速度の差（ $H-L$ ）が大きいのは、ハンプ、ハンプ＋狭さく、一時停止交差点である。これらの施設では、2)で見たように通過中最低速度（ $L$ ）が低く、施設内で速度が大きく低下する速度抑制パターンを持っている。

クランク、スラローム、交差点クランク、交差点スラロームは、 $H-L$ が正であるが $H-O$ は負となっている。これは施設内に進入前より速度が高い地点と低い地点が存在していることを示している。これは、これらシケイン構造の施設が、他の施設に比べて施設延長が長いために起きると考えられる。一方、これらの施設における速度変化( $H-L$ 、 $H-O$ )が $\pm 2\text{km/h}$ 以下と小さいことから、シケイン構造における平均的な速度抑制のパターンは、急激に速度を低下させるものではなく、施設内で速度が大きく上昇しないようにするものと考えられる。

その他の施設については、速度変化状況から、ハンプ等と同じ速度抑制パターンを持つと考えられるが、抑制効果がはっきりと見られない。

#### 4) 分析結果の整理

今回分析の対象とした各施設での速度抑制効果について整理すると以下のようになる。

- ・単路部に設置されたハンプ及びハンプ+狭さくの速度抑制効果は大きく、延長の短い施設内で大きく速度を低下させる速度抑制パターンを持つ。
- ・単路部のクランクやスラロームでは、施設内で進入前より速度が低い地点と高い地点が存在しているおり、速度変化量は小さい。このことから、延長の長い施設内で速度が大きく上昇しないように速度を抑制するパターンを持つと考えられる。交差点がシケイン構造となっている場合も同様である。
- ・十字交差点やT字路、くいちがい交差などの速度抑制施設が設置されていない交差点では、施設通過後の速度が低下している。しかし、その速度変化はそれほど大きくない。
- ・一時停止交差点での速度低下は非常に大きく、規制による速度抑制の効果がはっきり現れている。速度抑制のパターンは、ハンプやハンプ+狭さくと同様である。

## (2) 速度抑制施設の形状と速度抑制の関係

### 1) 速度抑制施設の形状の考え方

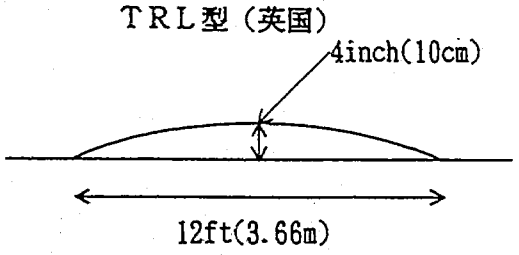
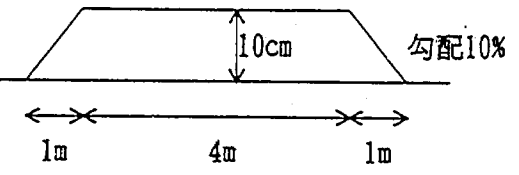
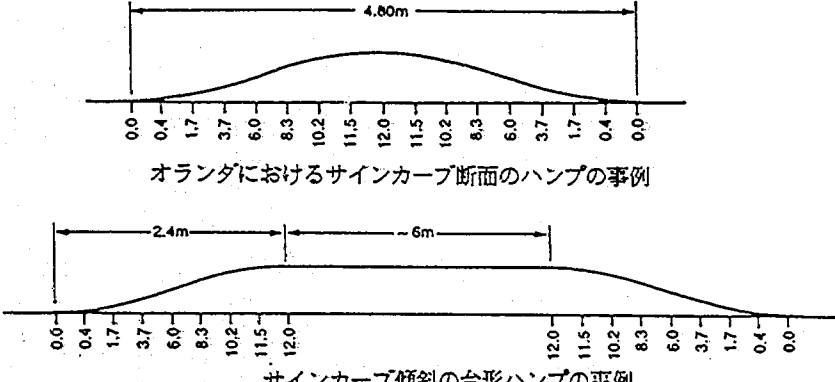
速度抑制施設が設置されることによって速度が抑制されるのは、ほとんどの場合、施設の形状（構造）が車両の高速での走行に障害となるためである。例えば、クランクやスラロームでは横方向への運動を強要する形状になっていることで走行抵抗が増して進行方向の速度を抑制し、ハンプでは鉛直方向への運動を強要する形状になっていることで通過時に衝撃や不快感を与え進行方向の速度を抑制する。又、狭さくやフォルトでは、通行部の幅員を狭い形状にすることで運転者に圧迫感を与え速度を抑制している。このような速度抑制施設の形状と速度抑制の関係については、これまで多くの研究がなされており<sup>7)・8)</sup>、施設の望ましい形状についていくつかの提案がなされている。

しかし、これらの望ましい速度抑制施設の形状に関する研究は、実験場内での速度測定に基づいたものがほとんどであり、そこでは施設の形状以外の速度抑制要因は排除されている。本項では、実際に供用中のコミュニティ道路に設置されている速度抑制施設の施設形状と速度抑制との関係を示す。また、併せて代表的な実験結果と比較することによって、速度抑制施設における速度変化の特性について考察する。

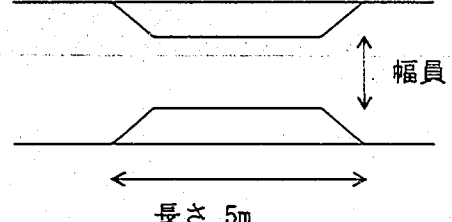
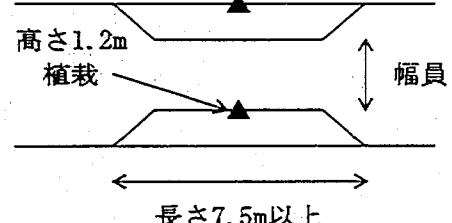
### 2) 既往の研究例

幾つかの速度抑制施設に関して、代表的な研究によって<sup>6)</sup>提案されている形状及び設置条件を整理したものを図-3・2・18～3・2・20に示す。



| ハンプの望ましい形状・設置条件                                                                                                                                                                                             | 備 考                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>【形状】<br/>(円形ハンプ)</p> <p>TRL型 (英国)</p>  <p>4inch(10cm)</p> <p>12ft(3.66m)</p> <p>・公道実験においてハンプ上での平均速度値はほぼ20km/h以下となった</p> | <p>車や二輪車・自転車の通行において速度抑制効果や安全性及び騒音・振動の面で望ましくない構造</p> <p>*横断長さ：3.6m未満</p> <p>*高さ：10cmを超える</p> <p>*勾配部分：10%を超える</p> |
| <p>(台形ハンプ)</p> <p>大阪市</p>  <p>10cm</p> <p>勾配10%</p> <p>1m 4m 1m</p> <p>・実験において通過時の速度が25km/hに抑えられた</p>                     |                                                                                                                  |
| <p>(勾配部分をサインカーブにするハンプ)</p>  <p>4.80m</p> <p>オランダにおけるサインカーブ断面のハンプの事例</p> <p>2.4m 6m</p> <p>サインカーブ傾斜の台形ハンプの事例</p>          |                                                                                                                  |
| <p>【設置条件】</p> <p>・道路端に対して直角に設置する。</p> <p>・ハンプの設置間隔は、イギリス・デボン州の資料によると最大40～60mとされている<br/>(概ね30km/h (20mph) 以下の走行速度を目指す場合)</p>                                                                                 |                                                                                                                  |

図－3・2・18 ハンプに関する研究によって提案されている形状及び設置条件

| 狭さくの望ましい形状・設置条件                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 備 考                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>【形状】</p> <p>・名古屋市 (S59.3)</p>  <p>幅員 2.75m</p> <p>長さ 5m</p> <p>この構造では進入前約30km/h→通過時5km/h程度減速</p> <p>幅員 2.75m, 3m, 3.5m<br/>長さ 1.5m, 5m, 10m<br/>を組み合わせた実験結果では<br/>通過時走行速度の最低ケースは<br/>幅員 2.75m、長さ11mの構造<br/>であったが、視認性等を考慮し<br/>左の構造がよいとしている。</p>                                                               | <p>幅員、長さ、高さの変化による効果</p> <p>・幅員を狭めるほど速度・交通量抑制効果は高い</p> <p>・長さを長くするほど、効果の持続性がある</p> <p>・構造物の高さ（視界への影響）により、速度・交通量抑制効果が高い。</p> <p>・通行幅員が4.25m以上の場合、20km/h規制をしても効果の持続性が低下する事例が見られる。</p> |
| <p>・山田晴利「街路における交通静穏化手段に関する研究」</p>  <p>高さ1.2m</p> <p>植栽</p> <p>幅員 2.5m</p> <p>長さ7.5m以上</p> <p>この構造の場合は通過時は進入前より、2km/h減少。<br/>植栽を設置した場合は、しない場合より2～4km/h程度低下。<br/>幅員が2.5mを超えると危険感や通りにくさは感じられていない</p> <p>幅員 2.5m, 2.75m, 3m, 3.5m<br/>長さ 5m, 7.5m, 10m<br/>植栽（高さ1.2m）の有無<br/>（車道幅員3.5m、進入速度30km/h）<br/>を組み合わせた実験</p> |                                                                                                                                                                                    |

図－3・2・19 狭さくに関する研究によって提案されている形状及び設置条件



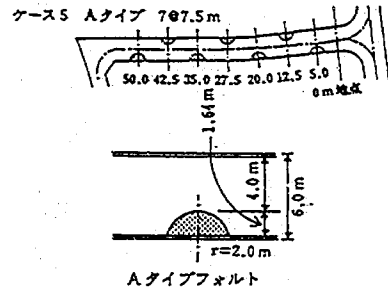
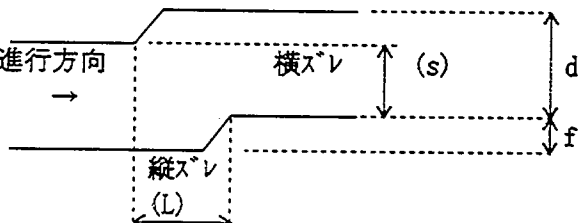
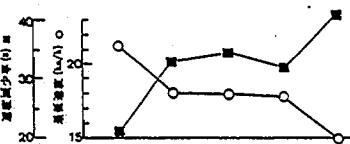
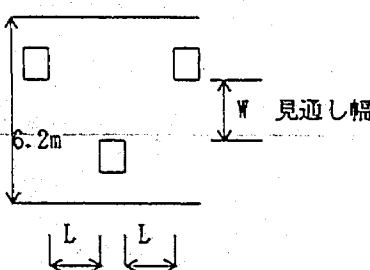
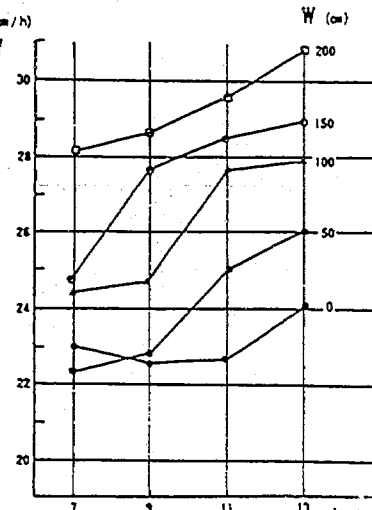
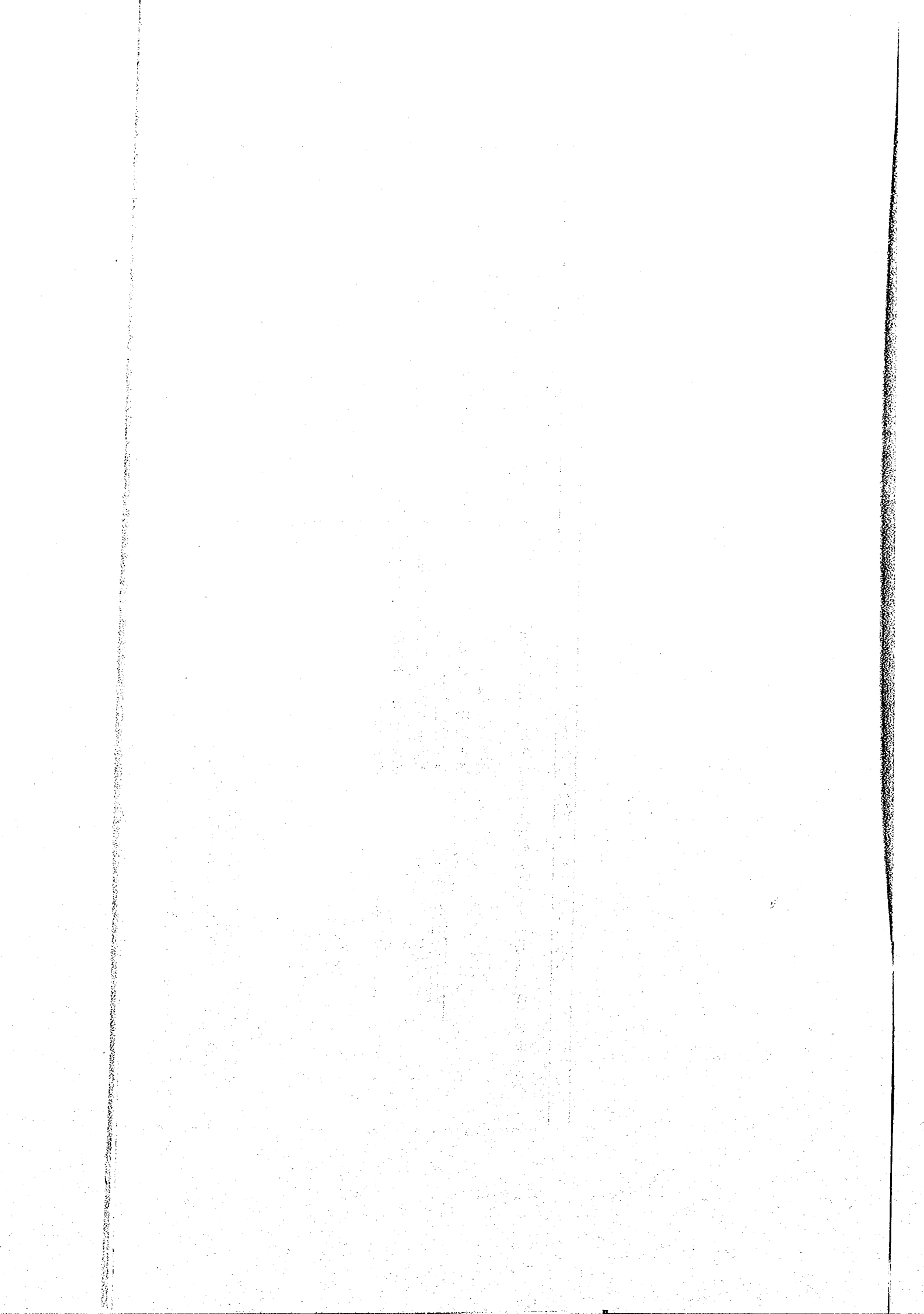
| シケインの望ましい形状・設置条件                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |       | 備考                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                    |          |       |                    |                    |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------|-------|--------------------|--------------------|----------|-----|-----|-----|------|------|--------------------|--------------------|------|------|--------------------|--------------------|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|-----|
| <p>【形状】</p> <p>・「歩車共存道路におけるフォルトの速度抑制効果の分析」交通工学会VOL. 121. NO. 6</p> <div><p>ケース5 Aタイプ 7φ7.5m</p><p>道路幅員 6m<br/>設置間隔 4m, 4.5m<br/>車通行幅員 4m, 4.5m<br/>の組合わせによる実験の結果、<br/>左記の構造、配置が最も速度抑制<br/>効果が高い</p><p>平均走行速度21km/h程度、最高27km/h<br/>フォルト無しより平均4~5km/h、最高6km/h位低い</p></div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |       | <p>・大型車の通行に対する配慮<br/>設定車両の中に大型車が含まれる場合、オーバーハング等も留意し、設定する必要がある。<br/>以下に大型車が通行するのに必要な寸法（シミュレーション結果）を示す。</p> <div><p>進行方向 →</p><p>横×L (s)</p><p>縦×L (L)</p></div> <table border="1"><thead><tr><th colspan="4">幅員d=3.0m</th><th colspan="4">幅員d=3.5m</th></tr><tr><th>f(m)</th><th>s(m)</th><th>l<sub>1</sub>(m)</th><th>l<sub>2</sub>(m)</th><th>f(m)</th><th>s(m)</th><th>l<sub>1</sub>(m)</th><th>l<sub>2</sub>(m)</th></tr></thead><tbody><tr><td>1.0</td><td>-2.0</td><td>2.8</td><td>1.9</td><td>1.0</td><td>-2.5</td><td>1.5</td><td>1.9</td></tr><tr><td>1.5</td><td>-1.5</td><td>4.6</td><td>3.4</td><td>1.5</td><td>-2.0</td><td>2.9</td><td>3.4</td></tr><tr><td>2.0</td><td>-1.0</td><td>6.6</td><td>4.3</td><td>2.0</td><td>-1.5</td><td>4.3</td><td>4.3</td></tr><tr><td>2.5</td><td>-0.5</td><td>8.3</td><td>5.1</td><td>2.5</td><td>-1.0</td><td>6.2</td><td>5.1</td></tr><tr><td>3.0</td><td>0.0</td><td>9.6</td><td>5.9</td><td>3.0</td><td>-0.5</td><td>9.6</td><td>5.9</td></tr><tr><td>3.5</td><td>0.5</td><td>11.2</td><td>6.4</td><td>3.5</td><td>0.0</td><td>11.2</td><td>6.4</td></tr><tr><td>4.0</td><td>1.0</td><td>12.4</td><td>7.0</td><td>4.0</td><td>0.5</td><td>12.4</td><td>7.0</td></tr></tbody></table> <p>1) : オーバーハング部分の歩道への進入不可の場合<br/>2) : オーバーハング部分が歩道への進入可の場合<br/>S=f-d 見通しがきく場合はS&lt;0<br/>出典：建設省土木研究所資料S63.2 コミュニティ道路の構造—シケイン、ランブルストリップ、及び歩道幅員</p> |                    | 幅員d=3.0m |       |                    |                    | 幅員d=3.5m |     |     |     | f(m) | s(m) | l <sub>1</sub> (m) | l <sub>2</sub> (m) | f(m) | s(m) | l <sub>1</sub> (m) | l <sub>2</sub> (m) | 1.0                     | -2.0  | 2.8   | 1.9   | 1.0   | -2.5  | 1.5                     | 1.9   | 1.5   | -1.5  | 4.6   | 3.4   | 1.5   | -2.0 | 2.9  | 3.4  | 2.0  | -1.0 | 6.6 | 4.3 | 2.0 | -1.5 | 4.3 | 4.3 | 2.5 | -0.5 | 8.3 | 5.1 | 2.5 | -1.0 | 6.2 | 5.1 | 3.0 | 0.0 | 9.6 | 5.9 | 3.0 | -0.5 | 9.6 | 5.9 | 3.5 | 0.5 | 11.2 | 6.4 | 3.5 | 0.0 | 11.2 | 6.4 | 4.0 | 1.0 | 12.4 | 7.0 | 4.0 | 0.5 | 12.4 | 7.0 |
| 幅員d=3.0m                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                    | 幅員d=3.5m |       |                    |                    |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| f(m)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | s(m)  | l <sub>1</sub> (m)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | l <sub>2</sub> (m) | f(m)     | s(m)  | l <sub>1</sub> (m) | l <sub>2</sub> (m) |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| 1.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | -2.0  | 2.8                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 1.9                | 1.0      | -2.5  | 1.5                | 1.9                |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| 1.5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | -1.5  | 4.6                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 3.4                | 1.5      | -2.0  | 2.9                | 3.4                |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| 2.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | -1.0  | 6.6                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 4.3                | 2.0      | -1.5  | 4.3                | 4.3                |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| 2.5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | -0.5  | 8.3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 5.1                | 2.5      | -1.0  | 6.2                | 5.1                |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| 3.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 0.0   | 9.6                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 5.9                | 3.0      | -0.5  | 9.6                | 5.9                |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| 3.5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 0.5   | 11.2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 6.4                | 3.5      | 0.0   | 11.2               | 6.4                |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| 4.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1.0   | 12.4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 7.0                | 4.0      | 0.5   | 12.4               | 7.0                |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| <p>・建設省土木研究所での速度抑制効果測定事例</p> <p>S63.2 コミュニティ道路の構造—シケイン、ランブルストリップ、及び歩道幅員<br/>クランク通過時の最高・最低速度と速度低下率（走行実験結果）</p> <table border="1"><thead><tr><th>d (m)</th><th colspan="5">4.0</th></tr><tr><th>f (m)</th><th>3.0</th><th>3.5</th><th>4.0</th><th>4.5</th><th>5.0</th></tr><tr><th>l (m)</th><td>7.9</td><td>8.3</td><td>8.7</td><td>9.2</td><td>9.5</td></tr><tr><th>V<sub>min</sub> (km/h)</th><td>21.22</td><td>18.16</td><td>17.95</td><td>17.81</td><td>14.49</td></tr><tr><th>V<sub>max</sub> (km/h)</th><td>26.86</td><td>27.09</td><td>27.51</td><td>26.21</td><td>25.42</td></tr><tr><th>r (%)</th><td>21.0</td><td>33.0</td><td>34.8</td><td>32.0</td><td>41.2</td></tr></thead></table> <div></div> <p>* シケイン通過時の最低速度の値<br/>+ シケイン通過後の最高速度の値<br/># (最高速度-最低速度)/最高速度の値を示す。</p> |       | d (m)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 4.0                |          |       |                    |                    | f (m)    | 3.0 | 3.5 | 4.0 | 4.5  | 5.0  | l (m)              | 7.9                | 8.3  | 8.7  | 9.2                | 9.5                | V <sub>min</sub> (km/h) | 21.22 | 18.16 | 17.95 | 17.81 | 14.49 | V <sub>max</sub> (km/h) | 26.86 | 27.09 | 27.51 | 26.21 | 25.42 | r (%) | 21.0 | 33.0 | 34.8 | 32.0 | 41.2 |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| d (m)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 4.0   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                    |          |       |                    |                    |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| f (m)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 3.0   | 3.5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 4.0                | 4.5      | 5.0   |                    |                    |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| l (m)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 7.9   | 8.3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 8.7                | 9.2      | 9.5   |                    |                    |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| V <sub>min</sub> (km/h)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 21.22 | 18.16                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 17.95              | 17.81    | 14.49 |                    |                    |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| V <sub>max</sub> (km/h)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 26.86 | 27.09                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 27.51              | 26.21    | 25.42 |                    |                    |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| r (%)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 21.0  | 33.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 34.8               | 32.0     | 41.2  |                    |                    |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| <p>・大阪市での速度抑制効果測定事例</p> <p>「地区道路網計画と歩行者系道路」S59.3大阪市土木局より<br/>平均走行速度ずれ幅の関係（走行実験結果）</p> <p>長さ135cm幅45cm高さ60cmの障害物</p> <div><p>長さ135cm幅45cm高さ60cmの障害物</p><p>6.2m</p><p>W 見通し幅</p><p>L L</p><p>注) WとLが小さいほど、つまり屈折が強く<br/>なるほど速度が低下している。</p></div> <div></div> <p>大阪市の屈曲部の基準<br/>車道中心線変位量 1~1.5m、幅 4m、延長 8m<br/>(現実の幅員と20km/hで円滑な走行を考慮)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                    |          |       |                    |                    |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |
| <p>【設置条件】</p> <p>・住宅都市整備公団の例<br/>歩車分離タイプではほぼ50mおきが望ましい。(制限速度20~30km/h)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                    |          |       |                    |                    |          |     |     |     |      |      |                    |                    |      |      |                    |                    |                         |       |       |       |       |       |                         |       |       |       |       |       |       |      |      |      |      |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |     |     |     |     |      |     |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |     |     |      |     |

図-3・2・20 シケインに関する研究によって提案されている形状及び設置条件



### 3) 速度抑制施設の種別・形状・速度関係

はじめに、本研究で対象とした各速度抑制施設のデータ数、形状データの平均値及び形状データと速度データとの相関関係を表-3・2・9に示す。

表-3・2・9 速度抑制施設の形状と速度との相関

| 速度抑制施設     | データ数 | 形状        | 平均値<br>(m) | 標準偏差  | 形状データと速度データの相関係数 |       |       |       |       |  |
|------------|------|-----------|------------|-------|------------------|-------|-------|-------|-------|--|
|            |      |           |            |       | H                | L     | O     | H-L   | H-O   |  |
| ハンプ        | 13   | 高さ        | 0.08       | 0.04  | 0.05             | -0.02 | 0.12  | 0.09  | -0.08 |  |
|            |      | 長さ        | 2.86       | 0.77  | -0.15            | -0.37 | -0.35 | 0.22  | 0.21  |  |
| イメージハンプ    | 9    | 長さ        | 3.57       | 3.66  | -0.25            | -0.79 | -0.81 | 0.66  | 0.62  |  |
|            |      | 見通し幅      | 2.12       | 0.48  | 0.21             | 0.21  | 0.24  | -0.07 | -0.03 |  |
| クラック       | 164  | クラック長     | 11.57      | 4.33  | 0.13             | 0.10  | 0.17  | 0.02  | -0.10 |  |
|            |      | 見通し幅      | 2.10       | 0.79  | 0.58             | 0.57  | 0.61  | -0.09 | 0.08  |  |
| スラローム      | 61   | スラローム長    | 15.75      | 6.62  | -0.12            | -0.13 | -0.13 | 0.06  | 0.00  |  |
|            |      | 施設内の車道幅員  | 3.00       | 0.00  | —                | —     | —     | —     | —     |  |
| 狭さく        | 4    | 施設延長      | 4.50       | 1.12  | -0.09            | 0.32  | 0.17  | -0.73 | -0.55 |  |
|            |      | 施設内の車道幅員  | 3.16       | 0.23  | 0.59             | 0.57  | 0.57  | 0.44  | 0.31  |  |
| フォルト       | 22   | 施設延長      | 5.59       | 2.31  | 0.30             | 0.28  | 0.34  | 0.25  | -0.07 |  |
|            |      | ハンプの高さ    | 0.10       | 0.05  | -0.43            | -0.74 | -0.78 | 0.14  | 0.16  |  |
| ハンプ+狭さく    | 5    | ハンプの長さ    | 5.00       | 1.56  | -0.63            | 0.17  | 0.01  | -0.57 | -0.53 |  |
|            |      | 狭さく部の車道幅員 | 3.00       | 0.00  | —                | —     | —     | —     | —     |  |
| 路面舗石 (停止線) | 2    | 狭さくの施設延長  | 4.72       | 1.36  | -0.37            | -0.42 | -0.41 | -0.01 | -0.03 |  |
|            |      | 舗石長さ      | 0.50       | 0.00  | —                | —     | —     | —     | —     |  |
| 交差点ハンプ     | 7    | 高さ        | 0.05       | 0.00  | 0.00             | 0.00  | 0.00  | 0.00  | 0.00  |  |
|            |      | 長さ        | 14.64      | 4.74  | 0.34             | 0.07  | 0.24  | 0.16  | 0.04  |  |
| 交差点クラック    | 15   | 見通し幅      | 1.65       | 0.49  | 0.02             | -0.10 | 0.00  | 0.32  | 0.04  |  |
|            |      | クラック長     | 15.77      | 10.50 | 0.13             | 0.13  | 0.36  | -0.11 | -0.65 |  |
| 交差点スラローム   | 4    | 見通し幅      | 2.38       | 0.41  | -0.31            | -0.34 | -0.07 | -0.13 | -0.68 |  |
|            |      | スラローム長    | 33.25      | 10.59 | -0.92            | -0.91 | -0.99 | -0.94 | -0.66 |  |
| 交差点フォルト    | 10   | 施設内の車道幅員  | 3.50       | 0.32  | 0.74             | 0.75  | 0.81  | 0.25  | -0.12 |  |
|            |      | 施設延長      | 6.20       | 1.86  | 0.38             | 0.35  | 0.41  | 0.27  | -0.05 |  |

—: 形状データが同値のため相関係数算定不可

H: 通貨前最高速度  
L: 通過中最低速度  
O: 通過中最高速度

データ数は速度抑制施設毎に大きく異なり、中には、形状データが全て同値のために速度との相関を求めることができない施設がある。また、ほとんどの形状に関して速度との相関は低く、定量的な分析は困難である。このため本研究では、速度抑制施設毎に形状と速度の関係を図化し、その関係から形状による速度抑制効果を定性的に分析することとした。

また併せて、2)に示した代表的研究により提案されている形状との比較も行った。

#### 【ハンプ】

ハンプの形状 (高さ、長さ) と通過中の速度 (L, O) 及び速度差 (H-L, H-O) の関係は、図-3・2・21、3・2・22の通りである。

設置されていたハンプの高さは0.05~0.15m、長さは2.0~5.0mであった。

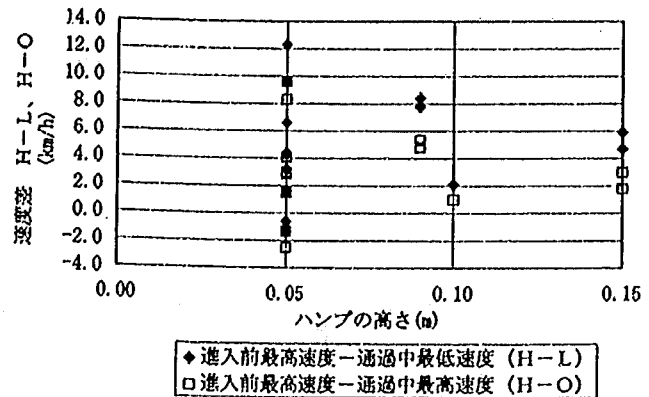
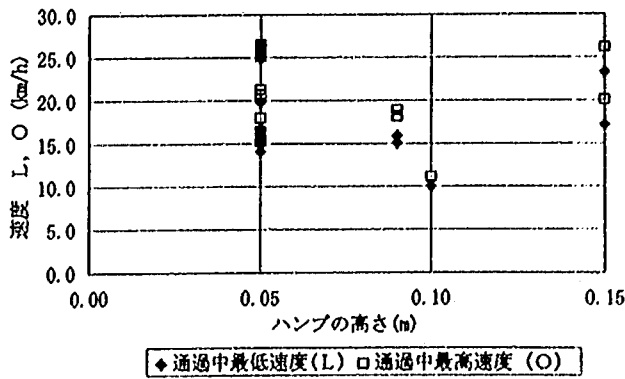


図-3・2・21 ハンプの高さと速度の関係

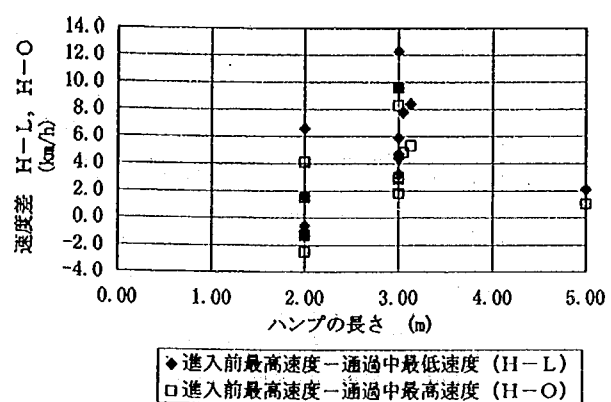
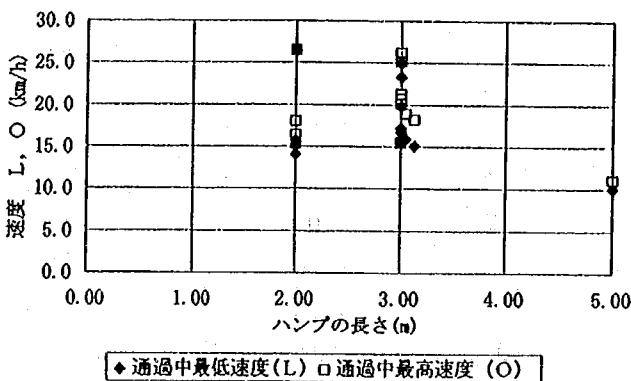


図-3・2・22 ハンプの長さと速度の関係

- ・形状と速度の関係では、ハンプの延長が長いほど通過中の速度（L，O）が低くなる傾向を示している。一方、高さに関しては、相関係数が非常に小さい。ハンプにおいて相関係数が最も大きいのはハンプの長さとLの関係であるが、-0.37と小さく、形状と速度の相関は低い。
- ・ハンプの高さ及び長さと通過中の速度の間に比例関係は見られないが、全てのハンプにおいて通過中速度はほぼ25km/h以下である。これは、ハンプにおいて速度が抑制されていることを示している。
- ・ハンプの高さが0.05mのケースでは、速度差にばらつきがあるのに対し、ハンプ高が0.15mと非常に高いケースでは速度差のばらつきが少なく2～3km/h程度の速度低下となっている。このことから、ハンプが高いと、ハンプ進入前に速度への注意が喚起され、速度が抑制される効果があると考えられる。
- ・ハンプの長さが2mのケースと3mのケースでは、通過中の速度（O）が同程度であるが、速度差は3mのほうが大きい。これは、進入前の速度（H）の違いによるものであり、2mのほうが進入前の速度が低かった。5mのケースでは、速度差は小さいが通過中の速度が低く、ハンプに進入する前から速度が低かった。
- ・代表的研究の結果と比較して、実際に設置されているハンプの形状は、高さが低く、長さが短いものが

多いが、通過中の速度は、ほぼ25km/h以下に抑制されている。

### 【イメージハンプ】

イメージハンプの形状（長さのみ）と通過中速度（L, O）及び速度差（H-L, H-O）との関係は図-3・2・23の通りである。

設置されていたイメージハンプの長さは0.65～12.5mであった。

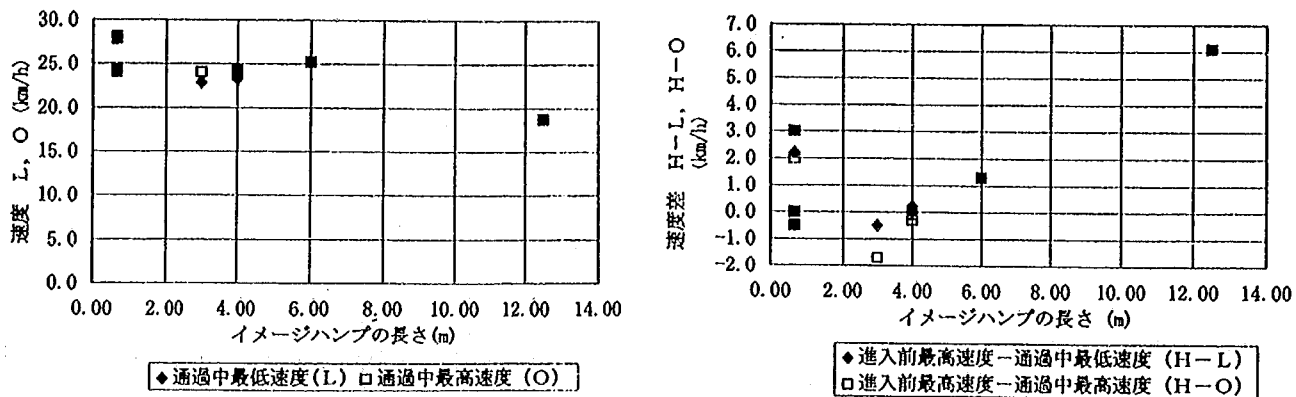


図-3・2・23 イメージハンプの長さと速度の関係

- ・長さとの関係では、イメージハンプの延長が長いほど通過中の速度（L, O）が低くなる傾向を示しており、相関係数は最大で-0.81と大きめである。従って、イメージハンプは、延長が長いほど抑制効果が高くなっている。
- ・イメージハンプの通過中の速度は、長さに関係なくほぼ25km/h程度である。また、イメージハンプでの速度低下は、最大で3.0km/hであり、ほとんど変化がない。
- ・イメージハンプは、路上に障害物があるように見せかけて視覚的に速度を低下させる施設である。本研究では、ハンプほどの速度低下はないが、通過時の速度は25km/h程度に抑制されており、速度抑制効果が見られる。

### 【クランク】

クランクの形状（見通し幅、長さ）と通過中速度（L, O）及び速度差（H-L, H-O）との関係は図-3・3・24、3・3・25の通りである。

クランクの見通し幅は0.5～3.5m、長さは3.5～35.5mであった。

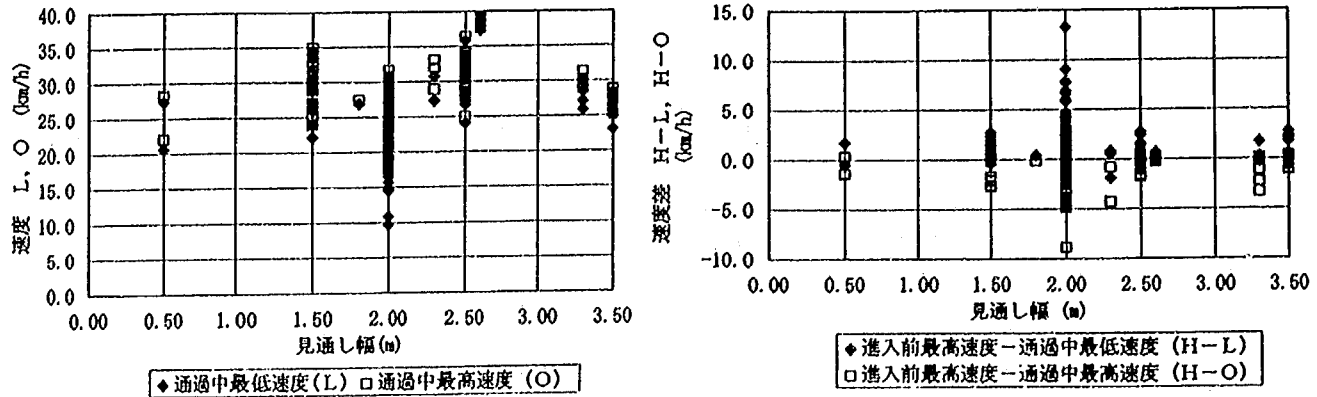


図-3・2・24 クランクの見通し幅と速度の関係

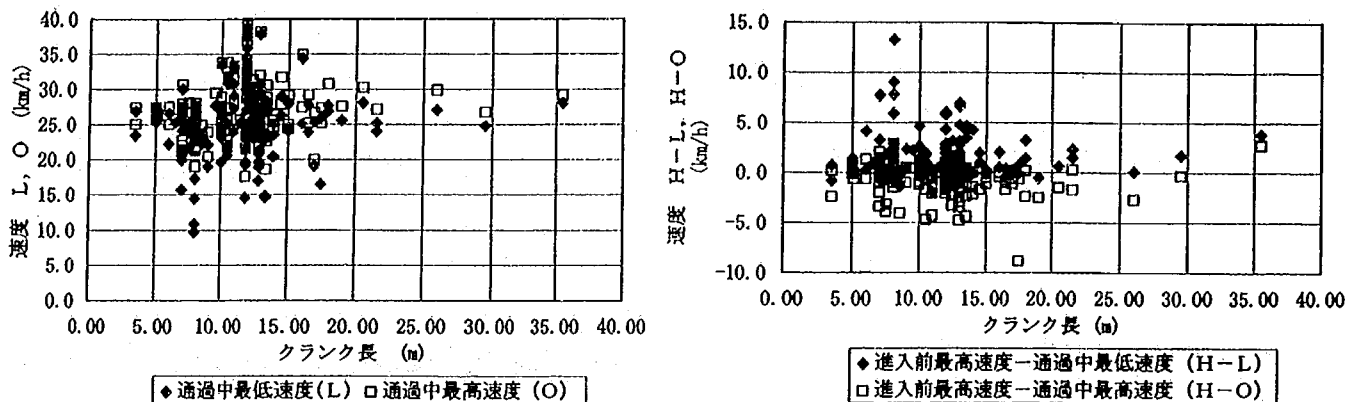


図-3・2・25 クランクの長さとの関係

- ・形状と速度の関係では、クランクの見通し幅が小さいほど、また延長は短いほど、通過中の速度 ( $L$ ,  $O$ ) が低くなる傾向を示している。しかし、相関係数が最も大きいのはクランクの見通し幅と  $O$  の関係であるが、0.24と小さく、クランクの形状と速度の相関は低い。
- ・見通し幅と速度差の関係で、進入前最高速度と通過中最低速度の差 ( $H-L$ ) は、見通し幅が2.0mのケース以外ではいずれも0~3km/h程度とわずかな速度低下となっており、形状との比例的な関係は見られない。
- ・クランクの長さとの関係において、クランク長が8m程度の場合には通過中の速度が30km/h以下であり、速度差から5km/h程度の速度低下が見られる。
- ・クランクの見通し幅とクランク長の組み合わせ毎に通過中最高速度 ( $O$ ) 及び速度差 ( $H-L$ ) をプロットした結果を、図-3・2・26、3・2・27に示す。見通し幅が2.0mでクランク長が5~20mのクランクのなかには、通過中の速度が20km/h以下と低く速度低下が大きいケースが見られる。

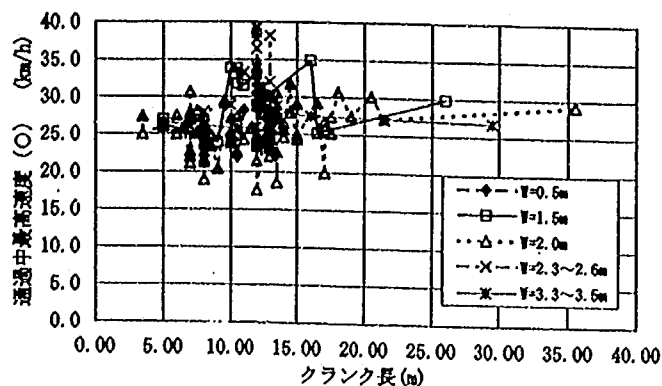


図-3・2・26 クランク形状と通過中最高速度の関係

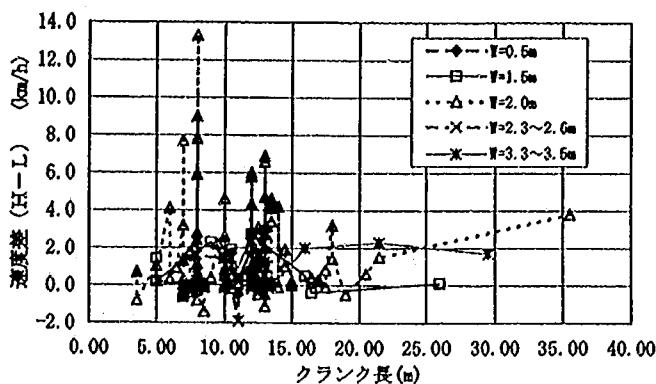


図-3・2・27 クランク形状と速度差の関係

・図-3・2・26と図-3・2・20に示した既往の大阪市における実験結果と比較すると、分布は似ている。しかし、本研究の結果では同じ見通し幅、クランク長での速度のばらつきが大きくなっている。また、図-3・2・26が通過中の最高速度のプロットであることを考慮して、見通し幅 $W=2.0\text{m}$ と比較すると、本研究の対象路線では、大阪での実験で示された速度より低い速度で通過している。

### 【スラローム】

スラロームの形状（見通し幅、長さ）と通過中速度（ $L$ 、 $O$ ）及び速度差（ $H-L$ 、 $H-O$ ）との関係は図-3・2・28、3・2・29の通りである。

スラロームの見通し幅は、 $0.0\sim 3.0\text{m}$ 、長さは $7.5\sim 44.0\text{m}$ であった。

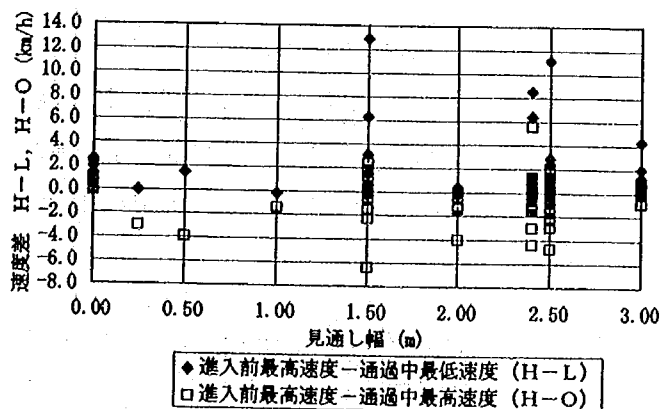
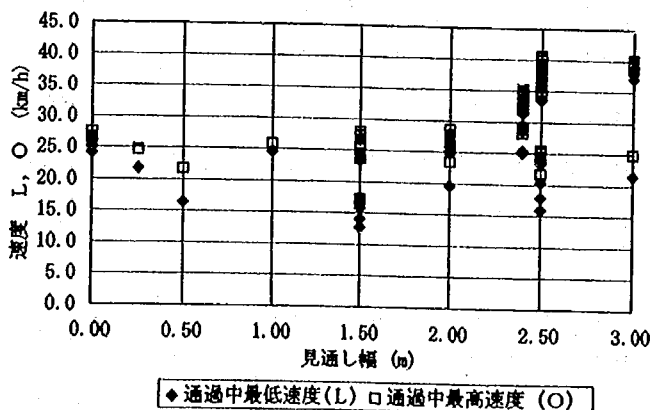


図-3・2・28 スラロームの見通し幅と速度の関係

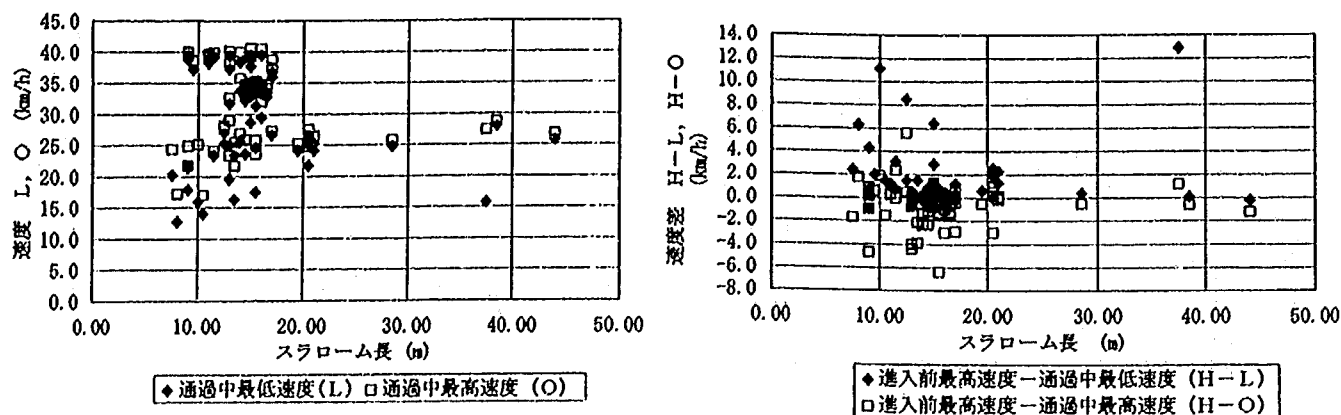


図-3・2・29 スラロームの長さとの速度の関係

- ・形状と速度の関係では、スラロームの見通し幅が小さいほど、通過中の速度（L，O）が低くなる傾向を示している。しかし、相関係数が最も大きいのはスラロームの見通し幅とOの関係であるが、0.61であり、形状と速度の相関はあまり高くない。
- ・スラロームの見通し幅が2.0m以下では通過中の速度は30km/h以下となっており、見通し幅が小さいと通過中の速度が低い。速度差（H-L）は、見通し幅が1.5m及び2.5m程度のケース以外では0～4km/h程度のわずかな速度低下となっているが、形状との関係は不明である。
- ・スラロームの長さに関して、スラローム長が20m以下と短めのケースで通過中速度が30km/h以上のものが見られる。また、通過中に速度が上昇する場合（H-O<0）があることから、スラローム長が短い場合に速度抑制効果がないケースが見られる。
- ・スラロームの見通し幅とスラローム長の組み合わせ毎に通過中最高速度（O）及び速度差（H-L）をプロットしなおしたのが図-3・2・30、3・2・31である。見通し幅W=1.5mとW=2.0mのケースで、スラロームが短いほど通過中の最高速度が低くなっている。一方、見通し幅が、2.4～2.5m及び3.0mでは、スラローム長が10～20mのケースで通過中の最高速度が30km/h以上であるものが多い。したがって見通し幅が広く長さが10～20mのスラロームでは速度抑制効果が期待できない。

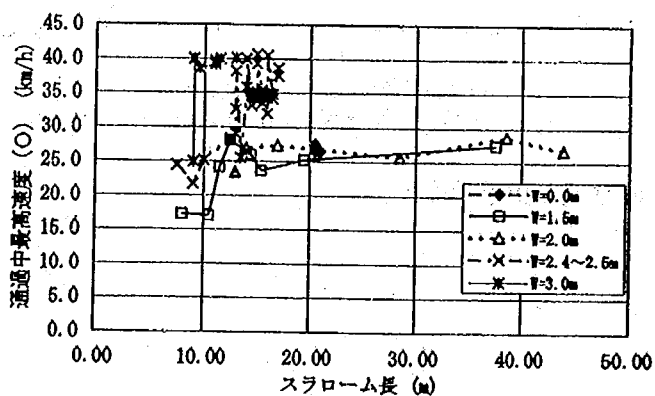


図-3・2・30 スラローム形状と通過中最高速度の関係

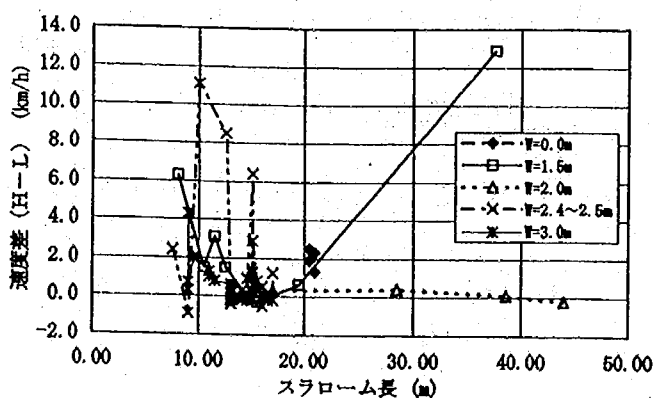


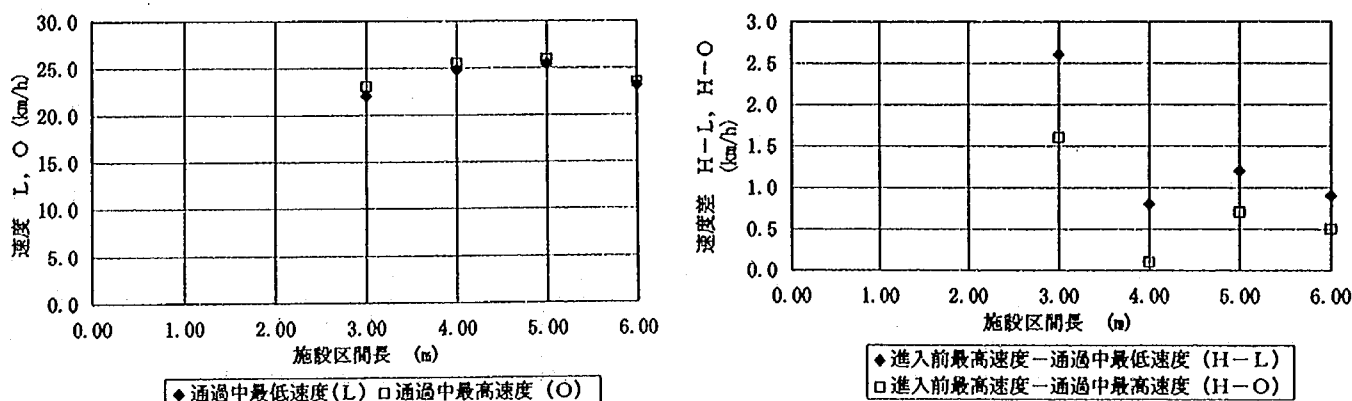
図-3・2・31 スラローム形状と速度差の関係

・図－3・2・30と大阪市における既往の実験結果を比較すると、今回の分析対象のスラローム長は長めのものが多い。しかし、スラローム長が20m以上と長い場合でも、見通し幅が2.0m以下であれば、通過中速度は30km/h以下に抑制されている。

### 【狭さく】

狭さくの施設内車道幅員は全て3.0mのため、施設延長についてのみ分析する。狭さくの形状（施設延長）と通過中速度（L、O）及び速度差（H－L、H－O）との関係は、図－3・2・32の通りである。

狭さくの施設延長は、3.0～6.0mであった。



図－3・2・32 狭さくの施設延長と速度の関係

- ・施設延長と速度の関係において、狭さくの延長が短いほど通過中の速度（L、O）が低くなる傾向を示しているが、相関係数の最大は0.32と小さく、相関は低い。
- ・最も速度低下が大きいのは、施設延長が最も短い3.0mの場合であるが、通過中の速度は施設延長に関わらず、25km/h程度である。
- ・既往の研究では、幅員を狭めるほど速度抑制効果が高く、長さを長くするほど効果の持続性があるといわれている<sup>6)</sup>。本研究では、全てのデータで通過中の最高速度が25km/h程度であり、これは施設部幅員が3.0mと狭いことによると考えられる。長さに関する効果は確認できない。

### 【フォルト】

フォルトの形状（施設内の車道幅員、施設延長）と通過中速度（L、O）及び速度差（H－L、H－O）との関係は図－3・2・33、3・2・34の通りである。

フォルトの施設内の車道幅員は3.0～3.5m、施設延長は2.0～11.0mであった。

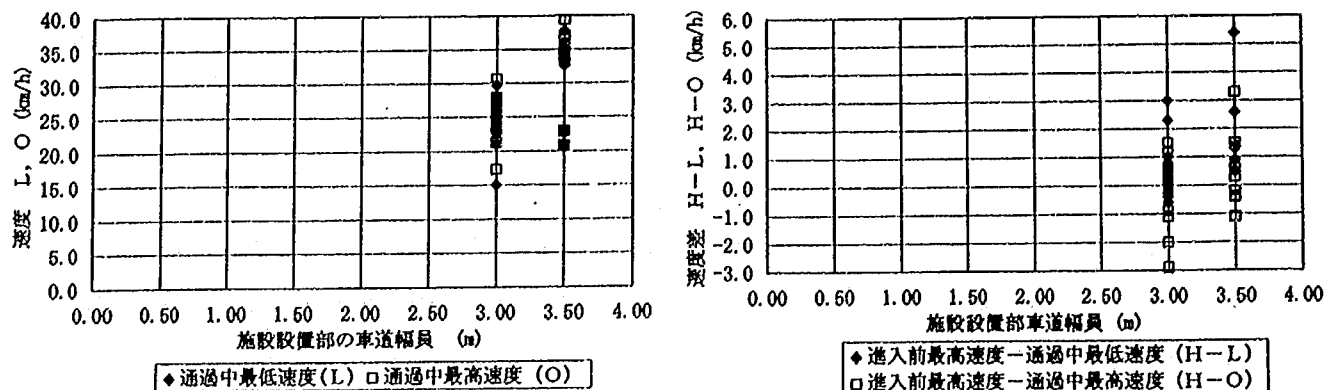


図-3・2・33 フォルトの施設内車道幅員と速度の関係

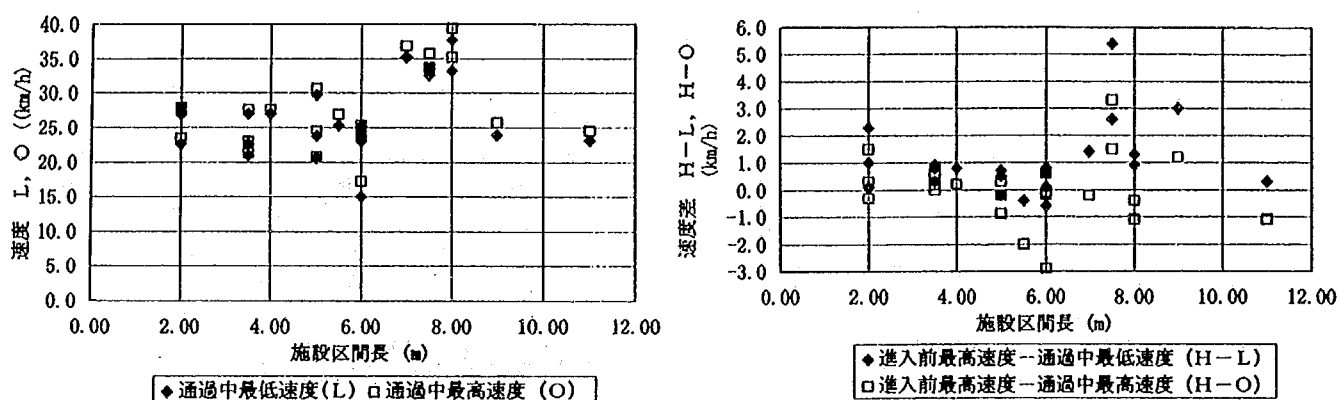


図-3・2・34 フォルトの施設延長と速度の関係

- ・形状と速度の関係では、フォルトの施設内車道幅員が小さいほど、また施設延長は短いほど、通過中の速度 (L, O) が低くなる傾向を示している。しかし、相関係数が最も大きいのは施設内車道幅員と L 及び O の関係であるが 0.57 であり、形状と速度の相関はあまり高くない。
- ・フォルトの施設内車道幅員と通過中速度の関係において、車道幅員が 3.0m の場合は、全て 30km/h 以下となっているが、3.5m の場合には 30km/h 以上のケースも見られる。また、施設内車道幅員と速度差の関係において、施設内車道幅員が 3.0m のものより 3.5m のもののほうが速度差が大きくなっている。これは施設内車道幅員が 3.5m では、幅員が広いために進入前の通行速度が高くなっているためと考えられる。
- ・フォルトの施設延長と通過中の速度との関係において、施設延長が 8m 程度の場合を除いて、通過中速度は 30km/h 以下となっている。施設延長が 8m 程度の場合、速度差が比較的大きいにも関わらず、通過中速度は 35km/h 前後と高く、抑制効果としては不十分である。
- ・フォルトは、施設内車道幅員が狭い (3.0m 程度) と速度抑制効果が期待できる。

#### 【ハンプ+狭さく】

ハンプ+狭さくのデータ数は 5 と少なく、狭さく設置部の車道幅員は 3.0m と全て同じである。形状 (ハンプ

プ高さ、ハンプ長さ、狭さく部の施設区間長)と通過中速度(L, O)及び速度差(H-L, H-O)との関係を図-3・2・35、3・2・36、3・2・37に示す。

ハンプの高さは0.045~0.15m、長さは3.3~6.4m、狭さくの長さは3.3~6.0mであった。

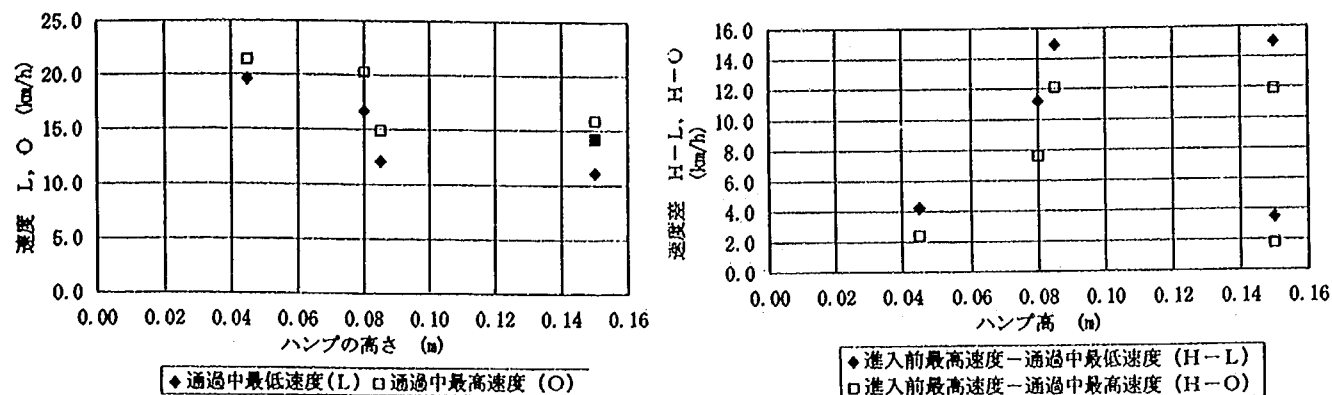


図-3・2・35 ハンプ+狭さくのハンプ高さと速度の関係

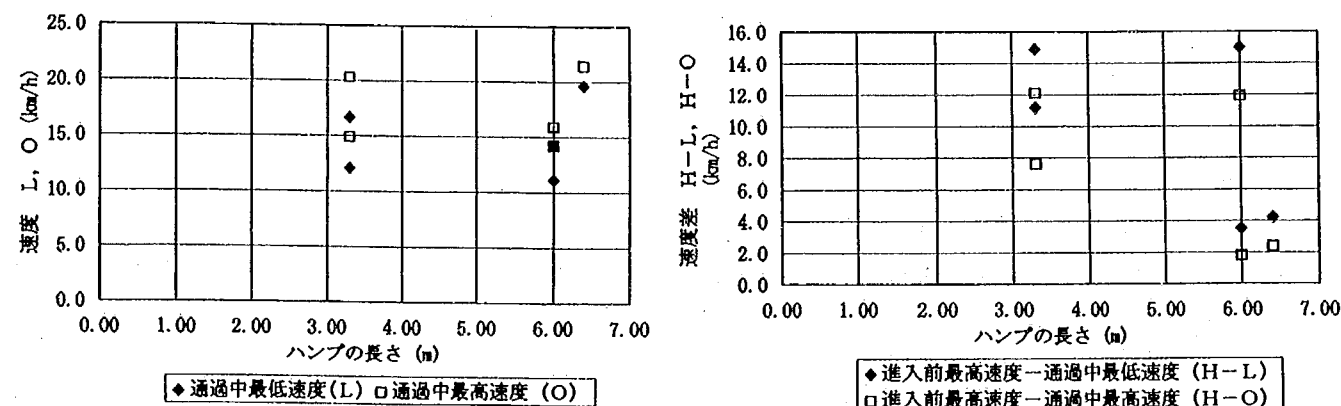


図-3・2・36 ハンプ+狭さくのハンプ長さと速度の関係

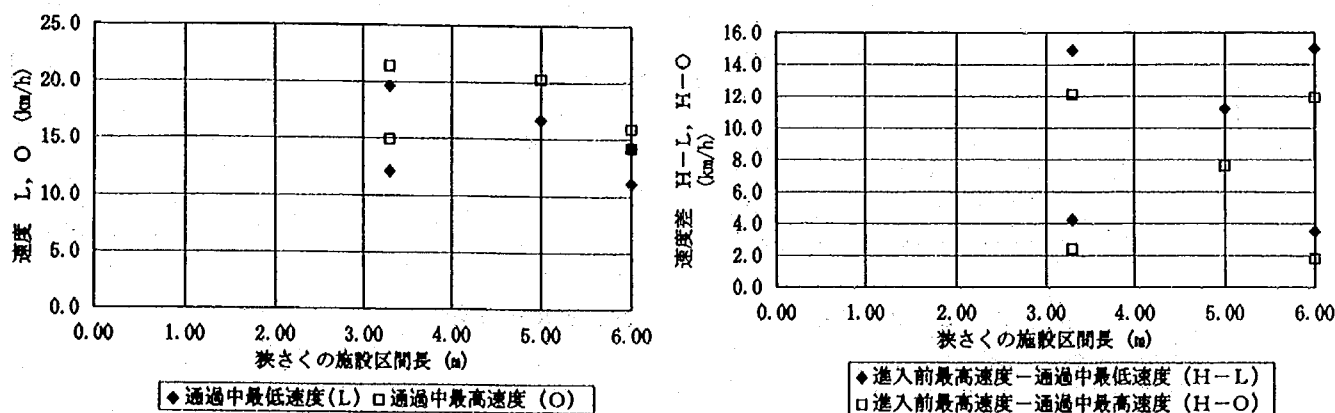


図-3・2・37 ハンプ+狭さくの狭さく部施設延長と速度の関係

・形状と速度の関係では、ハンプ高さが高いほど、またハンプ長さは短いほど、狭さく部延長は長いほど、

通過中の速度（L，O）が低くなる傾向を示している。このうち、相関係数が最も大きいのはハンプ高さとOの関係で、0.78とやや高い。それ以外の形状との相関は低く、ハンプ+狭さくの形状では、ハンプ高さが速度と最も関係していると考えられる。

- ・全てのケースで通過中速度は、ほぼ20km/h以下であり、速度抑制効果が見られる。先にフォルトで見たように施設内車道幅員（この場合は狭さく部の幅員）が3.0mと狭いことも影響していると考えられるが、ハンプ高さが高いほど通過中の速度が低い傾向が見られる。ハンプ長さからは形状の影響は不明である。狭さく部の施設延長が長い方が速度が低い傾向が見られる。
- ・ハンプ単体のハンプ高さと通過中速度の関係と、ハンプ+狭さくのハンプ高と通過中速度の関係は、よく似ている。一方、ハンプ高さと速度差の関係では、ハンプ高さが0.15mと非常に高い場合で速度差が大きいデータがあり、ハンプ単体の場合とは異なっている。

### 【路面舗石（停止線）】

路面舗石（停止線）のデータ数は2と少なく、形状（舗石高さ、舗石長さ）にも違いがないので形状に関する分析は行わない。但し、路面舗石が設置された個所では、走向速度は25km/h程度であった。

### 【交差点ハンプ】

交差点ハンプのデータ数は7であり、ハンプ高さは全て0.05mで同じである。形状（交差点ハンプ長さ）と通過中速度（L，O）及び速度差（H-L，H-O）との関係を図-3・2・38に示す。

交差点ハンプの長さは9.5～23.5mであった。なお、交差点ハンプの設置されている交差点の構造は、十字交差点又はT字路であった。

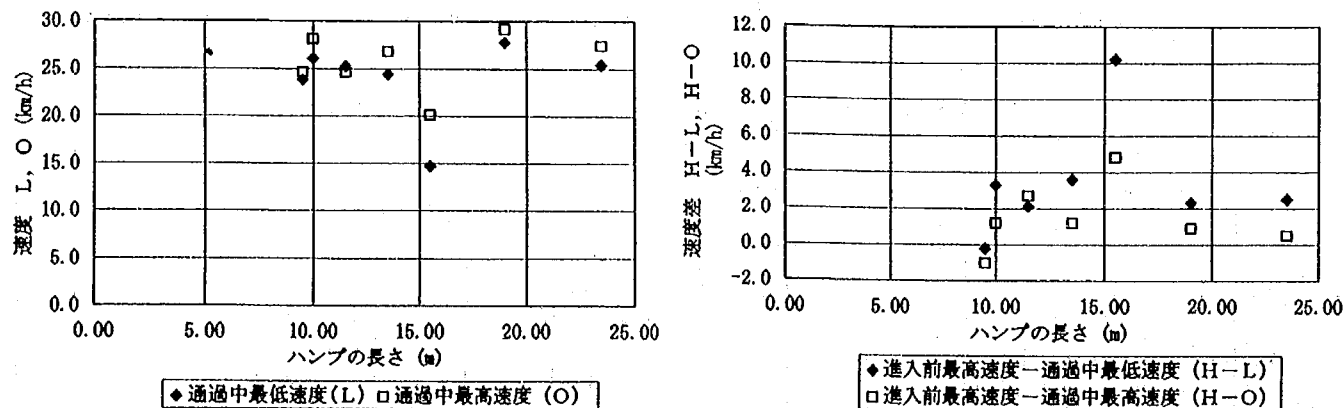


図-3・2・38 交差点ハンプの長さとの関係

- ・形状と速度の関係では、ハンプ長さが短いほど通過中の速度（L，O）が低くなる傾向を示している。しかし、相関係数が最も大きいのはOとの関係であるが、0.24と低く、形状と速度の相関は低い。
- ・ハンプの長さが約15mの1データを除いて、通過中速度はおよそ25km/h、速度差は2km/h前後であり、ハンプ長による違いは見られない。

・単路部のハンプと比較して、ハンプ高が低く、施設延長が長いという形状の特性を持つものの、交差点に設置されているため、単路部より慎重な運転がなされていると予想した。しかし、通過中速度は単路部のハンプより高めであり、速度差は小さいものが多く、施設が交差点部に設置されているということによる影響は見られない。

### 【交差点クランク】

交差点クランクは、交差点がクランク形状となっているもので、単路部のクランクと比較して見通し幅が小さく、施設延長が長かった。形状（交差点クランクの見通し幅、長さ）と通過中速度（L、O）及び速度差（H-L、H-O）との関係は図-3・2・39、3・2・40の通りである。

交差点クランクの見通し幅は0.5~2.5m、長さは6.0~46.5mであった。なお、クランク形状となっていた交差点の構造は、十字交差点又はT字路であった。

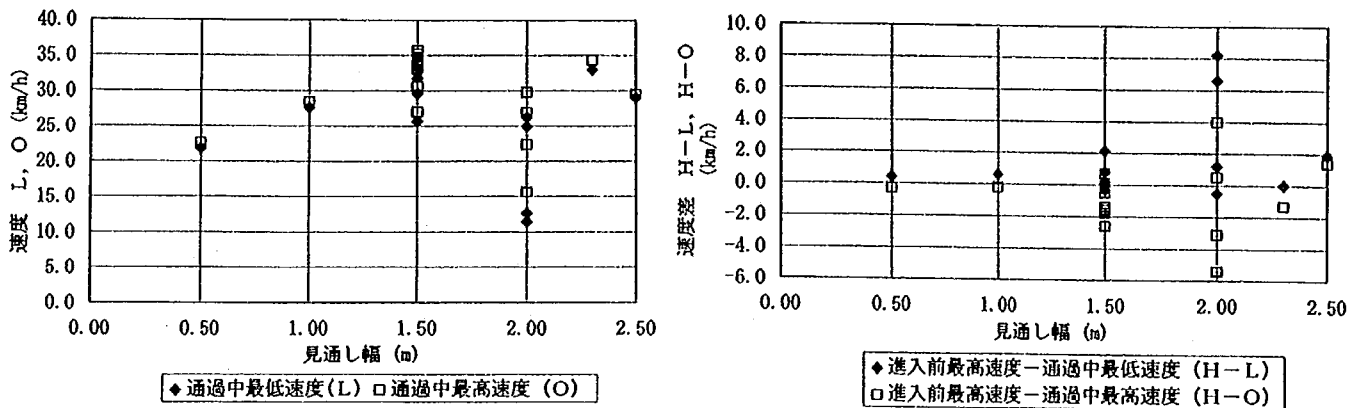


図-3・2・39 交差点クランクの見通し幅と速度の関係

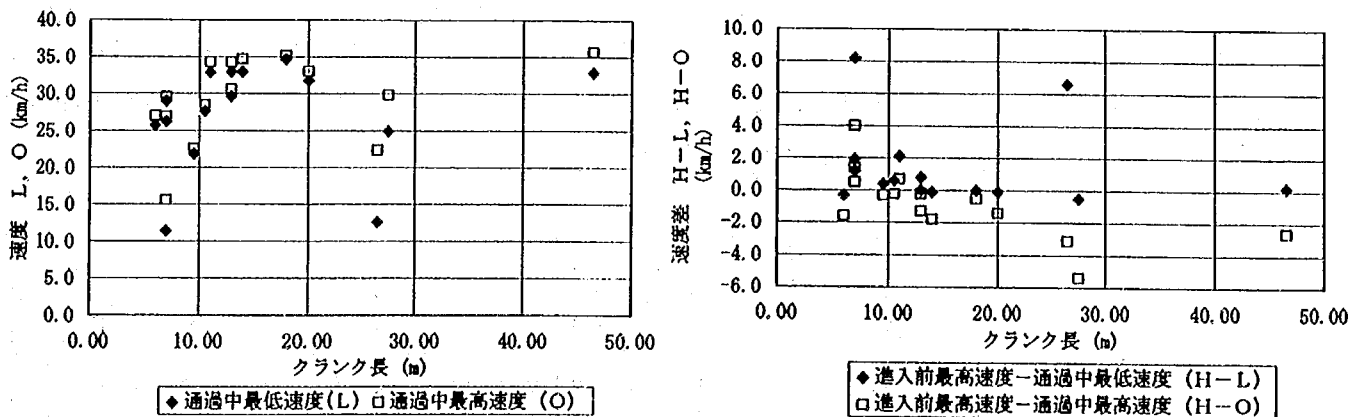


図-3・2・40 交差点クランクの長さと速度の関係

・形状と速度の関係では、クランク長が長いほど、通過中の速度（L、O）が低くなる傾向を示している。見通し幅に関しては、速度の変化がほとんどなかった。相関係数が最も大きいのはクランク長とOの関係であるが、0.36と小さく、形状と速度の相関は低い。

- ・交差点クラークの見通し幅と通過中速度及び速度差との関係において、見通し幅が2.0mの場合を除くと、速度差（H-L）は2km/h以下と小さい。
- ・クラークの見通し幅とクラーク長の組み合わせ毎に通過中最高速度（O）及び速度差（H-L）をプロットしなおしたのが図-3・2・41、3・2・42である。見通し幅W=2.0mで速度差が非常に大きい2つのデータを除けば、クラーク長が短いほど通過中最高速度は低くなっている。

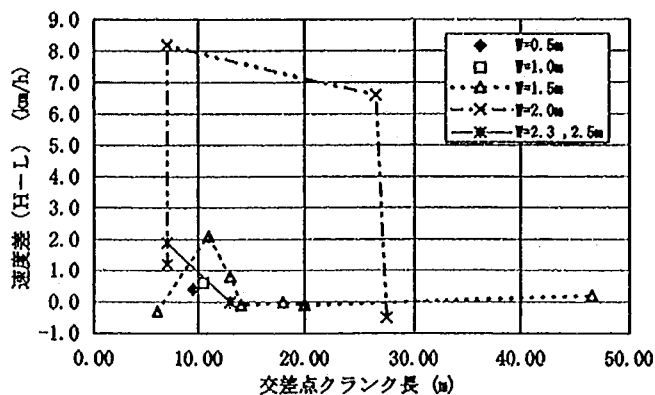
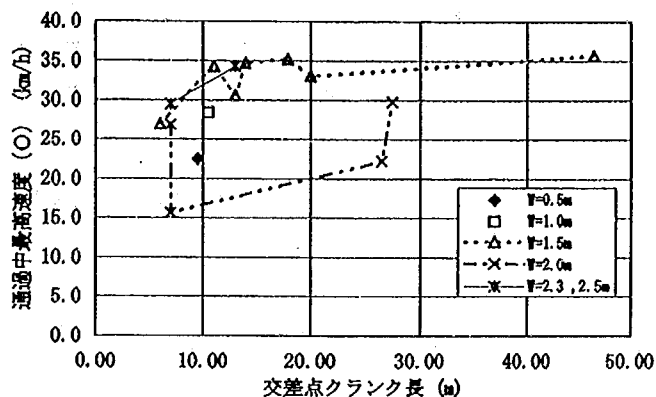


図-3・2・41 交差点クラーク形状と通過中最高速度の関係

図-3・2・42 交差点クラーク形状と速度差の関係

- ・単路部のクラークと比較して、同じ見通し幅（W=1.5m）での通過中最高速度と長さの関係は似ており、交差点部であることによる抑制効果は見られない。

### 【交差点スラローム】

交差点スラロームは、交差点がスラローム形状となっているもので、単路部のスラロームと比較して見通し幅が大きく、施設延長が長かった。4データしかないが、形状（交差点スラロームの見通し幅、長さ）と通過中速度（L、O）及び速度差（H-L、H-O）との関係は図-3・2・43、3・2・44の通りである。

交差点スラロームの見通し幅は2.0~3.0m、長さは15.0~41.0mであった。なお、スラローム形状となっていた交差点の構造は、十字交差点又はT字路であった。

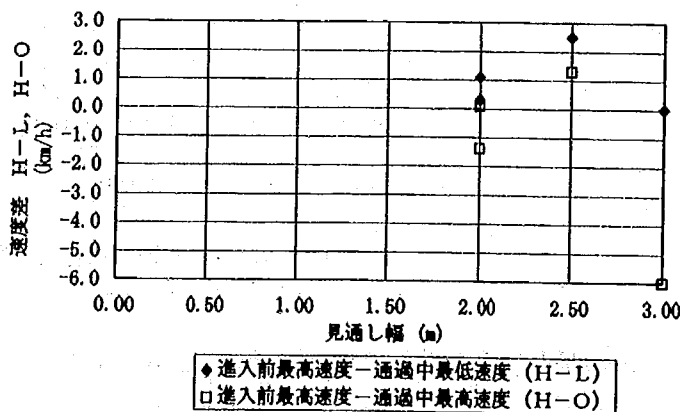
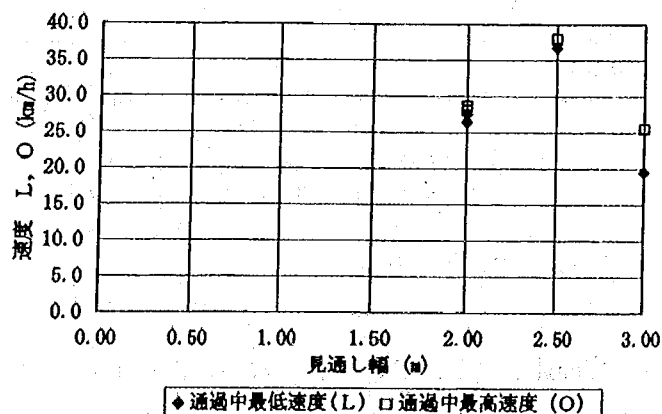
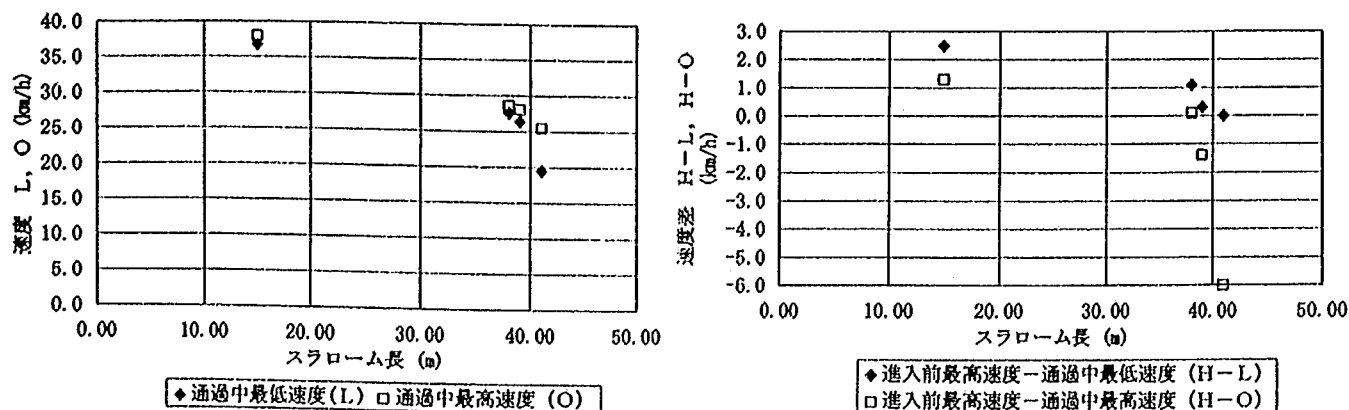


図-3・2・43 交差点スラロームの見通し幅と速度の関係



図一 3・2・44 交差点スラロームの長さとの関係

- ・形状と速度の関係では、見通し幅が広いほど、またスラローム長は長いほど、通過中の速度 (L, O) が低くなる傾向を示している。見通し幅に関しては、相関係数の最大が-0.34と小さいが、スラローム長と速度の相関係数は最大で-0.99と大きく、長さとの速度の相関は高い。
- ・交差点スラロームの見通し幅と通過中速度及び速度差との関係において、関係図からは明確な傾向が見られない。一方、スラローム長に関しては、スラローム長が長いほど通過中最高速度が低くなっており、スラローム長が40m程度の場合には、最高速度が30km/h以下となっている。但し、スラローム長が長い場合には、施設進入前の最高速度よりも通過中最高速度の方が高く ( $H-O < 0$ )、進入前の速度の低さが通過中速度の低さをもたらしていると考えられる。
- ・スラロームの見通し幅とスラローム長の組み合わせ毎に通過中最高速度 (O) 及び速度差 (H-L) をプロットしなおしたのが図一 3・2・45、3・2・46である。しかし、データ数が少なく分析は困難である。

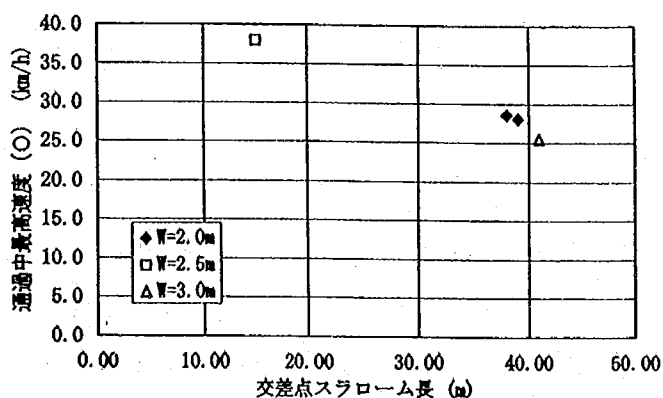


図-3・2・45 交差点スラローム形状と通過中最高速度の関係

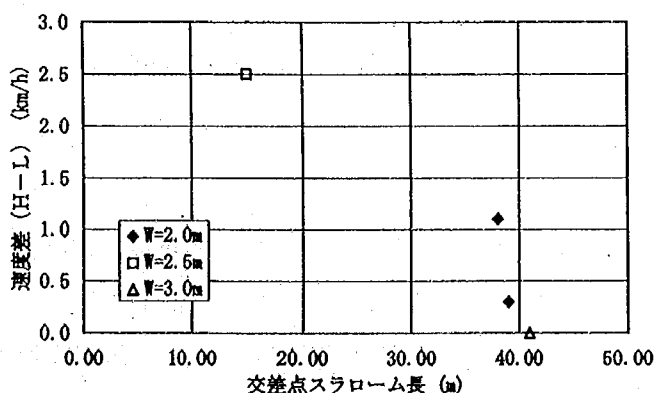


図-3・2・46 交差点スラローム形状と速度差の関係

- ・単路部に設置されているスラロームと比較して、見通し幅W=2.0、2.5mの場合は同様の分布位置にある。W=3.0mの場合は、スラローム長が大きく異なっていて比較できない。

## 【交差点フォルト】

交差点フォルトは、交差点部にフォルトが設置されているもので、単路部のフォルトと比較して通過部の車道幅員が広く、施設延長が長かった。形状（フォルト部の車道幅員、施設延長）と通過中速度（L, O）及び速度差（H-L, H-O）との関係は図-3・2・47、3・2・48の通りである。

交差点フォルト部の車道幅員は3.0~4.0m、施設延長は2.0~8.0mであった。なお、フォルトが交差点部に設置されていたのは、十字交差点又はT字路であった。

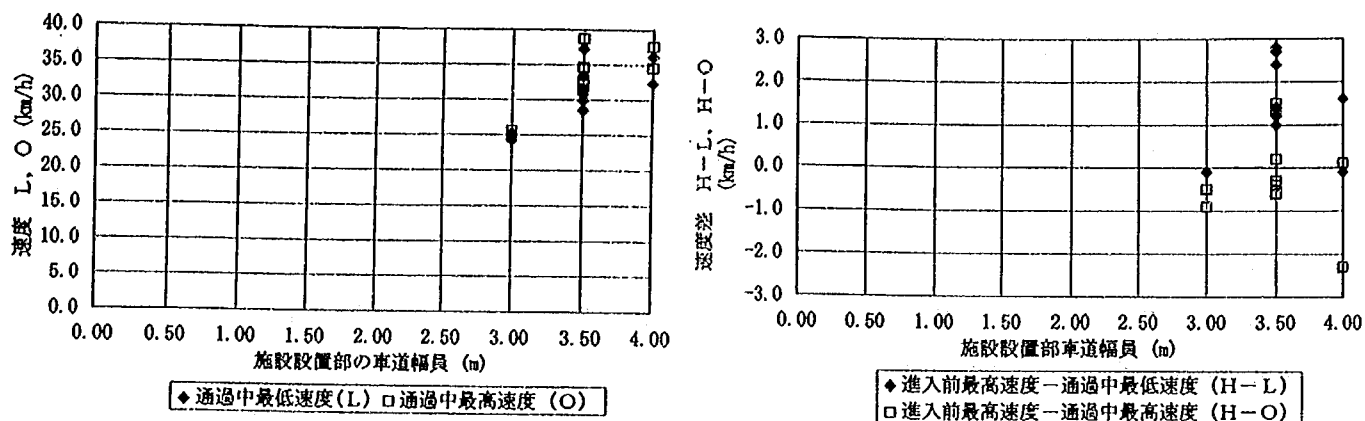


図-3・2・47 交差点フォルトの施設内車道幅員と速度の関係

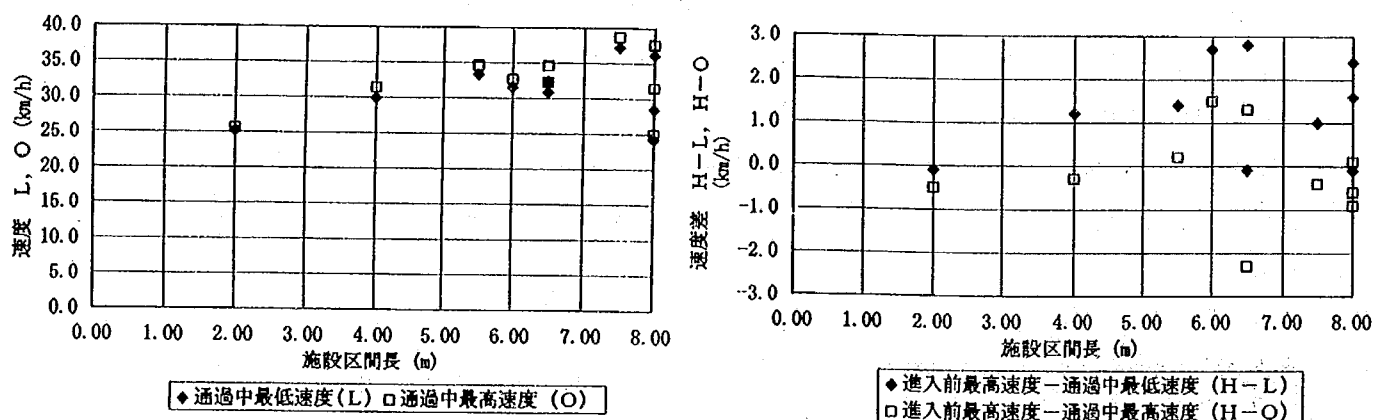


図-3・2・48 交差点フォルトの施設延長と速度の関係

- ・形状と速度の関係では、施設内車道幅員が狭いほど、また施設延長は短いほど、通過中の速度（L, O）が低くなる傾向を示している。施設内車道幅員との相関係数の最大は0.81と大きく、相関は高い。
- ・交差点フォルトの施設内車道幅員と通過中速度との関係において、関係図から車道幅員が狭いほど通過中の速度が低くなる傾向が見られる。速度差はばらつきが大きい。
- ・交差点フォルトの施設延長に関して、施設延長が2.0mと8.0mのケースを除いて、通過中最低速度は30km/h以上となっており、速度が抑制されていない。また、速度差は-3.0~3.0km/hと小さく変化が少ない。
- ・単路部のフォルトと比較して、通過中の速度は高く、交差点部であることによる抑制効果は見られない。

#### 4) 分析結果の整理

3)では、各速度抑制施設の種類の毎に形状と速度の関係を図化し、その傾向を分析した。ここでは、速度抑制施設をいくつかのタイプに分類し、タイプ毎に見られた特徴を整理する。ただし、形状と速度の相関はほとんどの場合で非常に低く、定量的な評価はできなかった。

##### ①ハンプタイプ（ハンプ、ハンプ+狭さく）

ハンプタイプの速度抑制施設は、鉛直方向の運動を強要することにより車両に衝撃や不快感を与え、速度を抑制する。今回の分析では、ハンプの高さと速度抑制効果との関係を明らかにすることはできなかったが、ハンプの高さに関係なく、ハンプ通過中の速度が低いケースが多く見られた。また、進入前との速度差が小さいという傾向もあり、これは、ハンプ部に進入する前に速度抑制が始まっているためと考えられる。従ってハンプでは、通過中に衝撃を与えることによる速度抑制の他に、進入前に衝撃に備えて速度を低下させる効果があると考えられる。

また、コミュニティ道路上に設置されていたハンプは、既往の研究の結果提案されているハンプより、高さが低く、長さも短いものが多かったが、速度抑制効果を発揮している。

##### ②シケインタイプ（クランク、スラローム）

シケインは他の速度抑制施設に比べ施設延長が長いという特徴があり、通過中に進入前の最高速度より高速になるケースが多く見られた。一方、見通し幅が2.0m以下の場合には、通過中速度が30km/h以下に抑制されていることが多かった。

見通し幅毎のシケイン長と速度の関係において、同じ見通しが幅2.0mの場合に、クランクではデータにばらつきがあり、通過中速度が非常に低いケースと高いケースが見られたが、スラロームではばらつきがほとんど見られなかった。見通し幅が2.0mの場合、車両はシケインをほぼ直進することが可能であり、スラロームでは道路側端が連続的に変化しているため路線毎の心理的圧迫感に大差はないと考えられる。一方、クランクでは車道に張り出した部分が急激に車道の幅員を狭くしており、その張り出し具合は路線によりかなり異っていて、圧迫感も異なっている。このため、同じ見通し幅を持つスラロームとクランクでは、より圧迫感のある張り出し部を持つクランクで通過中の速度が抑制されると考えられる。

また、コミュニティ道路上に設置されていたシケインは、既往の研究の結果提案されているシケインよりも見通し幅が広く、長さも長いものが多かった。提案されている形状に近い形状の場合は、速度が抑制されていた。

##### ③狭さくタイプ（狭さく、フォルト）

この構造は車道部幅員を狭くすることで速度抑制効果を得る構造であるが、今回の分析では、施設設置部の車道部幅員が3.0mの場合に速度抑制効果が見られた。施設延長と速度の関係については傾向が見られなかった。

##### ④交差点設置タイプ（交差点ハンプ、交差点クランク、交差点スラローム、交差点フォルト）

各速度抑制施設が十字交差点やT字路に設置されているもので、形状は単路部のものに比べ緩やかなものが多いが、交差点に対する安全意識から、速度抑制効果が高いと予想した。しかし、単路部よりもむしろ通過中の速度が高いケースが多かった。

### (3) 速度抑制施設の組み合わせによる効果

#### 1) 速度抑制施設の組み合わせに対する考え方

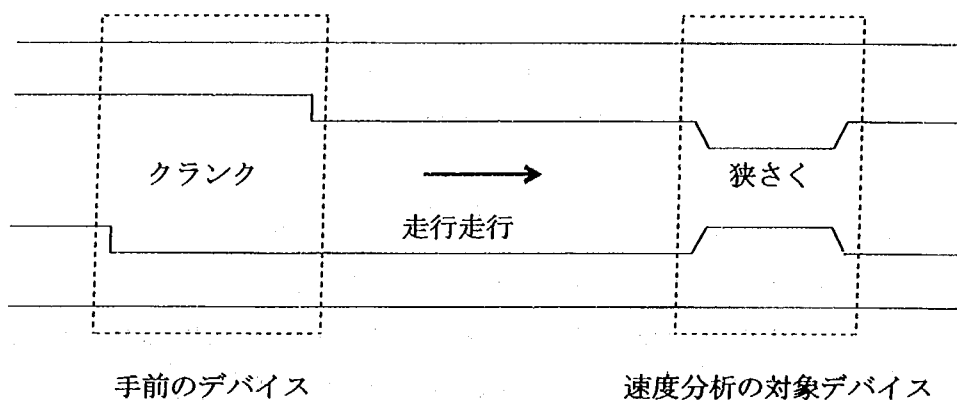
コミュニティ道路に設置される速度抑制施設での速度は、隣接する施設からも影響を受ける。ハンプでの速度変化は、例えば手前のクランクや後ろの交差点、あるいはそれらの設置間隔のもとでのハンプにおける速度変化と考えられる。このような隣接する施設からの影響を考慮すると、中には特定の速度抑制施設同士の組み合わせにより抑制効果が高め合っているものもあると推測される。

このような観点から、速度抑制施設の組み合わせ条件（施設の種類、設置間隔）による速度抑制効果について検討する。

なお、本項では以下のような事項から速度抑制効果を把握する。

対象施設 : 速度の抑制状況について着目する速度抑制施設。

組み合わせ : 対象施設の種類と手前に設置される速度抑制施設の種類の組み合わせを表す。



《表現方法》対象施設が狭さくで、前方にクランクが設置されている場合

「クランク⇒狭さくの組み合わせ」

速度の抑制 : 対象施設での通過中最低速度(L)と進入前最高速度(H)の2種類から速度の抑制効果を把握する。L及びHはそれぞれ次のような状況を示す指標を考え、L及びHが低いほど抑制効果が高いと考える。

L 対象施設での速度抑制

H 手前の速度抑制施設と対象施設との間の速度変化

#### 2) 組み合わせ状況の概要

表-3・2・10は、全ての速度抑制施設について手前の施設との組み合わせによって分類し、組み合わせ毎に設置数、平均設置間隔、通過中最低速度(L)の平均値、進入前最高速度(H)の平均値を示したものである。

表一 3・2・10 速度抑制施設の組合せ別 設置数・平均設置間隔・速度の平均値

| 手前の速度抑制施設     | 対象施設       | 設置数 | 平均設置間隔<br>(m) | 通過中最低速度(I)<br>の平均値(km/h) | 進入前最高速度(II)<br>の平均値(km/h) |
|---------------|------------|-----|---------------|--------------------------|---------------------------|
| ハンプ           | ⇒ハンプ       | 1   | 57.0          | 16.7                     | 29.0                      |
| クランク          |            | 4   | 8.5           | 20.2                     | 25.8                      |
| スラローム         |            | 1   | 0.0           | 15.5                     | 25.1                      |
| 交差点クランク       |            | 1   | 16.0          | 15.5                     | 22.1                      |
| 十字交差点         |            | 1   | 21.0          | 24.9                     | 28.1                      |
| くいちがい交差       |            | 1   | 34.0          | 19.8                     | 24.2                      |
| クランク          | ⇒イメージハンプ   | 6   | 10.9          | 25.7                     | 27.0                      |
| スラローム         |            | 1   | 21.5          | 18.7                     | 24.8                      |
| 交差点クランク       |            | 1   | 0.0           | 22.8                     | 22.3                      |
| 十字交差点(舗石・好舗装) |            | 2   | 9.5           | 24.2                     | 24.0                      |
| ハンプ           | ⇒クランク      | 4   | 2.0           | 16.5                     | 19.2                      |
| イメージハンプ       |            | 4   | 8.3           | 26.3                     | 26.3                      |
| クランク          |            | 75  | 6.2           | 24.6                     | 26.2                      |
| 狭さく           |            | 1   | 5.5           | 25.7                     | 25.9                      |
| フォルト          |            | 11  | 0.2           | 22.7                     | 24.6                      |
| 交差点ハンプ        |            | 1   | 29.0          | 30.0                     | 30.3                      |
| 交差点クランク       |            | 8   | 8.6           | 28.7                     | 29.8                      |
| 交差点フォルト       |            | 1   | 0.0           | 25.1                     | 25.0                      |
| 十字交差点(舗石・好舗装) |            | 3   | 11.8          | 29.6                     | 29.4                      |
| 十字交差点         |            | 21  | 15.7          | 29.0                     | 29.6                      |
| 一時停止交差点       |            | 6   | 19.8          | 21.6                     | 22.8                      |
| T字路           |            | 11  | 9.9           | 26.6                     | 27.6                      |
| ハンプ           | ⇒スラローム     | 4   | 18.8          | 15.7                     | 21.1                      |
| イメージハンプ       |            | 2   | 14.3          | 18.0                     | 18.6                      |
| スラローム         |            | 45  | 0.0           | 30.9                     | 31.9                      |
| 交差点スラローム      |            | 4   | 0.0           | 26.6                     | 30.1                      |
| 十字交差点         |            | 2   | 9.3           | 31.6                     | 32.2                      |
| T字路           |            | 2   | 11.5          | 32.9                     | 33.8                      |
| クランク          | ⇒狭さく       | 3   | 7.5           | 23.5                     | 25.1                      |
| 一時停止交差点       |            | 1   | 26.0          | 24.8                     | 25.6                      |
| クランク          | ⇒フォルト      | 1   | 4.5           | 22.6                     | 24.9                      |
| フォルト          |            | 2   | 16.0          | 33.1                     | 37.1                      |
| ハンプ+狭さく       |            | 1   | 20.5          | 23.1                     | 23.4                      |
| 交差点フォルト       |            | 4   | 15.0          | 33.3                     | 34.4                      |
| 一時停止交差点       |            | 4   | 19.1          | 24.8                     | 24.9                      |
| T字路           |            | 6   | 11.3          | 25.5                     | 26.5                      |
| くいちがい交差       |            | 1   | 22.0          | 27.0                     | 27.8                      |
| クランク          | ⇒ハンプ+狭さく   | 2   | 20.5          | 11.6                     | 26.6                      |
| フォルト          |            | 2   | 20.8          | 18.2                     | 25.9                      |
| 一時停止交差点       |            | 1   | 9.5           | 14.2                     | 17.7                      |
| イメージハンプ       | ⇒路面舗装(停止線) | 2   | 5.5           | 24.9                     | 27.1                      |
| ハンプ           | ⇒交差点ハンプ    | 1   | 22.0          | 23.8                     | 23.6                      |
| クランク          |            | 2   | 6.8           | 26.1                     | 29.1                      |
| 交差点クランク       |            | 1   | 17.5          | 26.0                     | 29.3                      |
| T字路           |            | 3   | 17.2          | 21.8                     | 26.7                      |
| クランク          | ⇒交差点クランク   | 11  | 9.1           | 26.9                     | 28.3                      |
| 交差点ハンプ        |            | 3   | 19.5          | 26.1                     | 27.1                      |
| 交差点クランク       |            | 1   | 8.0           | 32.9                     | 35.0                      |
| スラローム         | ⇒交差点スラローム  | 3   | 0.0           | 30.3                     | 31.6                      |
| クランク          | ⇒交差点フォルト   | 1   | 12.0          | 25.2                     | 25.1                      |
| 狭さく           |            | 1   | 6.0           | 24.2                     | 24.1                      |
| フォルト          |            | 3   | 16.5          | 33.8                     | 35.6                      |
| 十字交差点(舗石・好舗装) |            | 3   | 0.0           | 33.4                     | 34.8                      |
| 十字交差点         |            | 1   | 0.0           | 28.5                     | 30.9                      |

【設置数について】

- ・クランクとスラロームに関連する組み合わせの種類及び設置数が多い。これは、コミュニティ道路に設置されるクランクとスラロームの数が多く、また、他の速度抑制施設が点的に配置されるのに対し、これらのシケイン構造が他の施設同士を結ぶように配置されるため、他の施設との組み合わせが多く生じること

によっている。

#### 【通過中最低速度 (L) について】

- ・ハンプに関連する組み合わせ（「ハンプ⇒単路部の施設の組み合わせ」及び「単路部の施設⇒ハンプの組み合わせ」）のLの平均速度は、20km/h以下と低い。
- ・「単路部の抑制施設⇒単路部の抑制施設の組み合わせ」では、交差点の抑制施設や交差点が関連する組み合わせに比べて、Lの平均値が全体に低くなっている。

#### 【進入前最高速度 (H) について】

- ・各組み合わせともLに比べてHが高くなっているが、特に「ハンプ⇒ハンプの組み合わせ」ではLとHの差が非常に大きくなっている。この組合せは、設置数が1しかなく、このケースでは設置間隔が非常に長いためにこのような結果が生じたものであり、必ずしもハンプ同士を組み合わせることによる影響とはいえない。

以上のように、表-3・2・11に示した速度の平均値は、組み合わせの種類以外に、設置数や設置間隔を考慮して検討すべき値である。

### 3) 組み合わせ効果の分析

2)で示したように、速度抑制施設の組み合わせは種類毎に設置数が大きく異なり、設置数が少ない組み合わせでは、必ずしもその特性を表しているとは限らない。このことを考慮しながら、a)手前の速度抑制施設の種別、及び、b)対象施設の種別に設置間隔と速度の関係について図化し、その傾向から抑制効果について分析する。

なお、本編では、何らかの傾向が見られた代表的な組み合わせについてのみ示すこととし、全ての速度抑制施設同士の組合せにおける設置間隔と速度の関係については、参考資料-5に示すこととした。

#### a) 手前の速度抑制施設種別設置間隔と速度の関係

##### ①ハンプ

図-3・2・49に示すように、ハンプとの設置間隔が短い速度抑制施設ほどHが低くなっており、Lもほぼ25km/h以下に抑えられている。従って、ハンプを直前に組み合わせることによって対象施設の進入前速度(H)を低くなり、対象施設での速度が抑制されている。

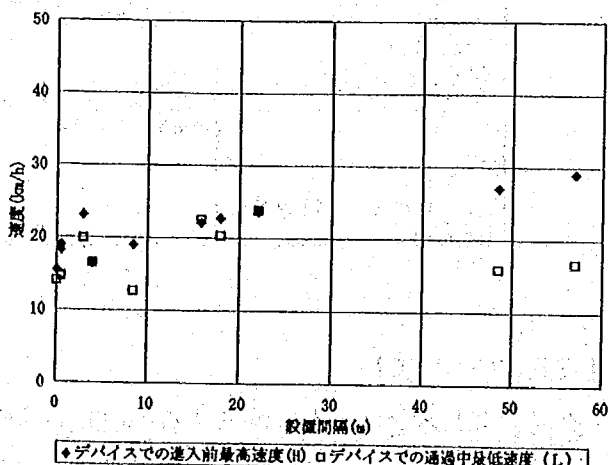


図-3・2・49 手前にハンプがある抑制施設の設置間隔と速度の関係

## ②クランク

図-3・2・50に示すように、クランクとの設置間隔が短い速度抑制施設ほどHが低くなっている。しかし、HとLの関係は様々であり、手前に設置されているクランクの抑制効果は認められない。

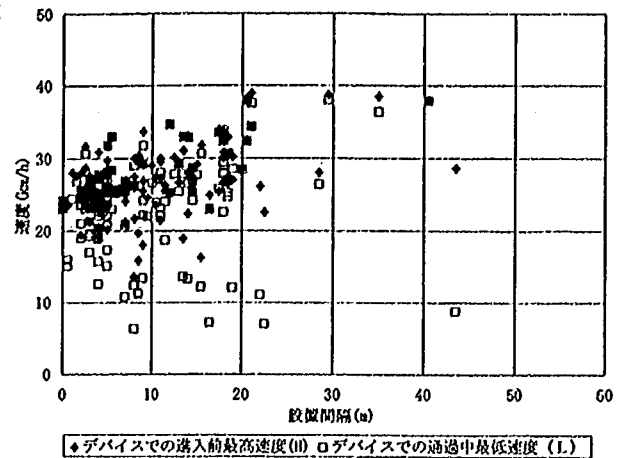


図-3・2・50 手前にクランクがある抑制施設の設置間隔と速度の関係

## ③スラローム

スラロームにはスラロームが組み合わせられる場合が多く、図-3・2・51に示すように、組み合わせの種類と抑制の関係及び設置間隔と抑制の関係について特別な傾向は見られない。

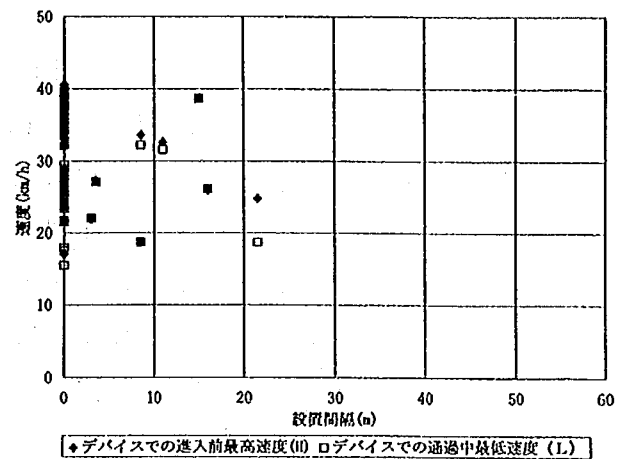


図-3・2・51 手前にスラロームがある抑制施設の設置間隔と速度の関係

## ④ハンプ+狭さく

図-3・2・52に示すように、HとLの差が小さく、ほぼ25km/h以下と低くなっている。これは手前の速度抑制施設から対象施設を通過するまでの速度が一定で、適切に抑制されていることを示しており、手前にハンプ+狭さくがあるデバイスでは速度が抑制されている。

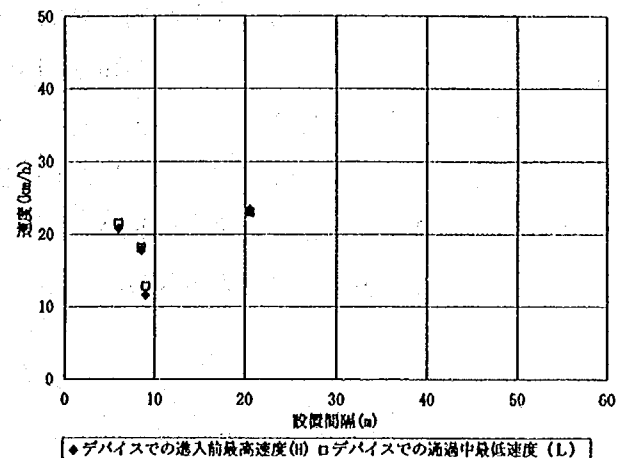


図-3・2・52 手前にハンプ+狭さくがある抑制施設の設置間隔と速度の関係

## ⑥十字交差点

手前に十字交差点がある場合の速度抑制施設の種類は様々であるが、「十字交差点⇒クラंकの組み合わせ」が最も多い。図-3・2・53のように、設置間隔が短いほど施設のH、Lが低くなる傾向を示しており、HとLの差が小さいことから、十字交差点との組み合わせによる影響が卓越していると考えられる。しかし、ほとんどのデータは25km/h以上であることから、速度抑制効果はあまりない。

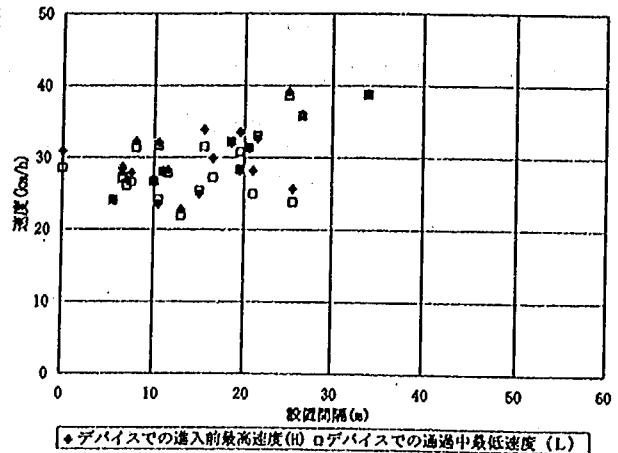


図-3・2・53 手前に十字交差点がある抑制施設の設置間隔と速度の関係

## ⑥一時停止交差点

手前に一時停止交差点がある場合の速度抑制施設の種類は様々であるが、図-3・2・54に示すように、設置間隔が短いほど施設のH、Lが低くなる傾向を示している。また、HとLの差が小さいことから、一時停止交差点の速度抑制効果が卓越しており、ほとんどのデータが25km/h以下の速度であることから、速度抑制効果があることがわかる。

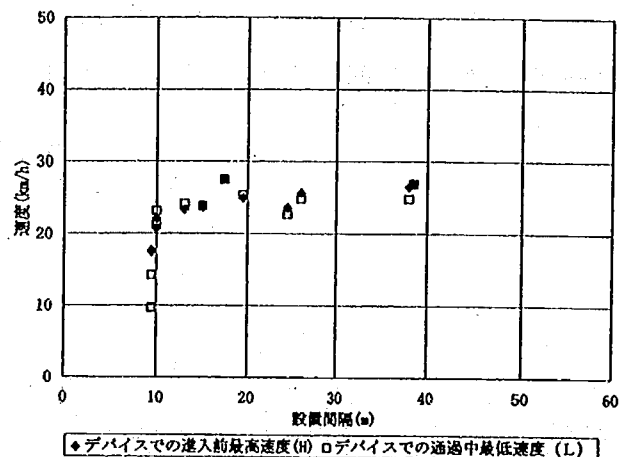


図-3・2・54 手前に一時停止交差点がある抑制施設の設置間隔と速度の関係

## ⑦T字路

手前にT字路がある場合の速度抑制施設は様々である。図-3・2・55のように、設置間隔が10m以上の場合はいずれもHが25~30km/h程度であるが、10m以内では設置間隔が短いほど速度も低くなっている。HとLの差が小さいことから、T字路との組み合わせにおいては、10m程度の設置間隔では影響があると考えられる。

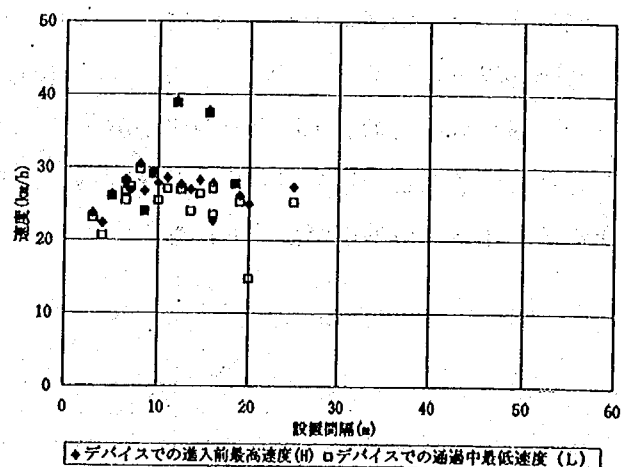


図-3・2・55 手前にT字路がある抑制施設の設置間隔と速度の関係

## b) 対象施設の種別別設置間隔と速度の関係

### ① ハンプ

「クランク⇒ハンプの組み合わせ」以外は全て1ケースずつのため、これら、組合せの抑制効果を推定するのは難しい。図-3・2・56に示すように設置間隔に関係なくHは20~30km/hであり、またHとLの差が大きい。これは主にハンプにおいて速度抑制が図られていることを示しており、手前にある速度抑制施設の影響よりもハンプの速度抑制効果が卓越している。

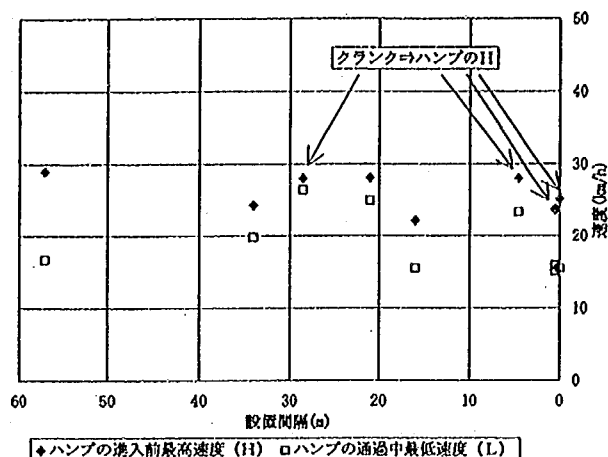


図-3・2・56 対象施設がハンプの場合の設置間隔と速度の関係

### ② クランク

様々な速度抑制施設との組み合わせがあるが、クランク同士の組み合わせや交差点との組み合わせが多い。図-3・2・57のように、手前の施設との設置間隔が短いほどHは低くなる傾向を示している。又、HとLの差が小さいことから、クランクでは、手前の施設との設置間隔が短いほど進入前速度が低くなり、対象クランク内の最低速度も低くなると考えられる。特に「ハンプ⇒クランクの組み合わせ」と「一時停止⇒クランクの組み合わせ」においてHが低かった。

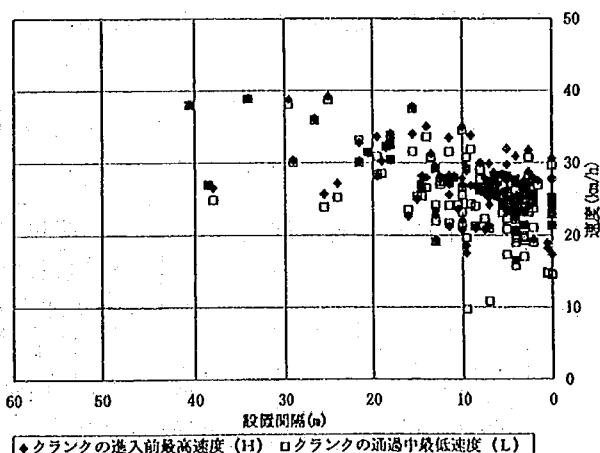


図-3・2・57 対象施設がクランクの場合の設置間隔と速度の関係

### ③ スラローム

図-3・2・58に見られるように、「ハンプ⇒スラロームの組み合わせ」では、設置間隔が短いほどHが低く、20km/h程度以下となっている。また、2ケースであるが「イメージハンプ⇒スラロームの組合せ」ではHが20km/h程度となっている。従って、スラロームの直前にハンプやイメージハンプを設置すると進入前の速度が抑えられ、スラローム内の速度も抑制されている。

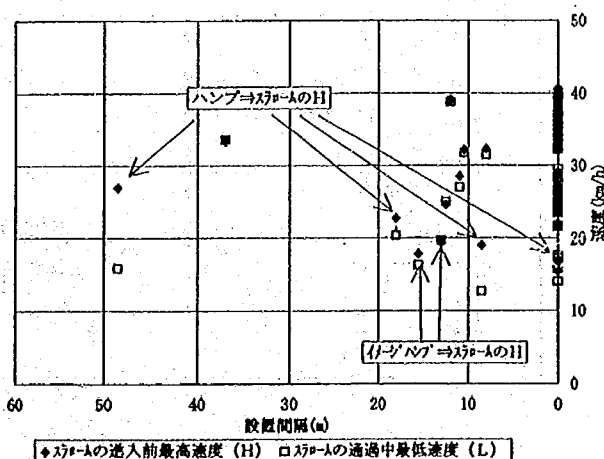
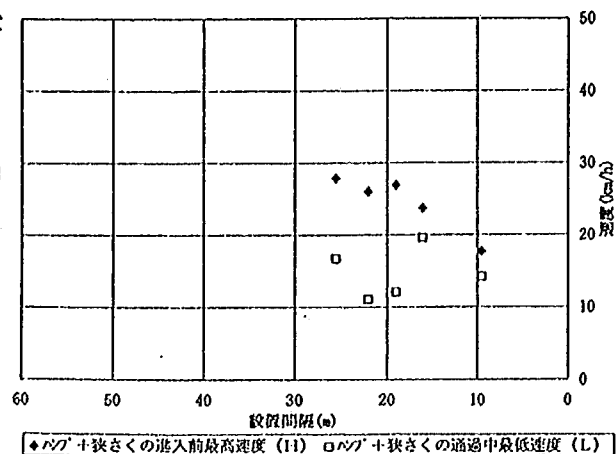


図-3・2・58 対象施設がスラロームの場合の設置間隔と速度の関係

#### ④ハンプ+狭さく

図－３・２・５９のように設置間隔が短いほどHは低くなっている。しかし、HとLの関係は様々であり、差の大きいものもある。ほとんどのLが20km/h以下となっていることから、対象施設の速度抑制はハンプ+狭さく自身の抑制効果によるものである。



図－３・２・５９ 対象施設がハンプ+狭さくの場合の設置間隔と速度の関係

#### 4) 分析結果の整理

分析した結果得られた、各速度抑制施設の組み合わせによる抑制効果の有無は、表－３・２・１１、３・２・１２の通りである。なお、設置間隔は近いほど効果的であった。

表－３・２・１１ 手前の速度抑制施設別に見た組合せによる抑制効果

| 手前の速度抑制施設<br>A |   | Aと組み合わせることで抑制効果が見られた速度抑制施設<br>(無：組合せの効果が見られない) | 備 考       |
|----------------|---|------------------------------------------------|-----------|
| ハンプ            | ⇒ | 速度抑制施設全般                                       |           |
| イメージハンプ        | ⇒ | スラローム                                          | 2ケースのみの結果 |
| クランク           | ⇒ | 無                                              |           |
| スラローム          | ⇒ | 無                                              |           |
| 狭さく            | ⇒ | 無                                              |           |
| フォルト           | ⇒ | 無                                              |           |
| ハンプ+狭さく        | ⇒ | 速度抑制施設全般                                       |           |
| 路面舗装           | ⇒ | 無                                              |           |
| 交差点ハンプ         | ⇒ | 無                                              |           |
| 交差点クランク        | ⇒ | 無                                              |           |
| 交差点スラローム       | ⇒ | 無                                              |           |
| 交差点フォルト        | ⇒ | 無                                              |           |
| カラー舗装交差点       | ⇒ | 無                                              |           |
| 十字交差点          | ⇒ | 速度抑制施設全般                                       | 抑制効果は小さい  |
| 一時停止交差         | ⇒ | 速度抑制施設全般                                       |           |
| T字路            | ⇒ | 速度抑制施設全般                                       | 設置間隔10m以内 |
| くいちがい交差        | ⇒ | 無                                              |           |

表－３・２・１２ 対象抑制施設別に見た組合せによる抑制効果

| Bの手前に設置することで抑制効果が見られた速度抑制施設<br>(無：組合せの効果が見られない) |   | 対象速度抑制施設<br>B | 備 考 |
|-------------------------------------------------|---|---------------|-----|
| 速度抑制施設全般                                        | ⇒ | ハンプ           |     |
| 無                                               | ⇒ | イメージハンプ       |     |
| 速度抑制施設全般<br>(特にハンプ、一時停止交差点)                     | ⇒ | クランク          |     |
| ハンプ、イメージハンプ                                     | ⇒ | スラローム         |     |
| 無                                               | ⇒ | 狭さく           |     |
| 無                                               | ⇒ | フォルト          |     |
| 速度抑制施設全般                                        | ⇒ | ハンプ＋狭さく       |     |
| 無                                               | ⇒ | 路面舗装          |     |
| 無                                               | ⇒ | 交差点ハンプ        |     |
| 無                                               | ⇒ | 交差点クランク       |     |
| 無                                               | ⇒ | 交差点スラローム      |     |
| 無                                               | ⇒ | 交差点フォルト       |     |

### 3.2.4 結論

コミュニティ道路に設置されている速度抑制施設の抑制効果について、施設の種類、形状、組合せに着目して分析した結果、次の知見を得た。

#### ①速度抑制施設別の速度状況

速度抑制効果が大きいのは、ハンプ、ハンプ+狭さくで、短い施設内で大きく速度を低下させるパターンであった。一方、クランクやスラロームでは、速度変化量は小さく、延長の長い施設内で速度が大きく上昇しないような抑制パターンであった。

十字交差点やT字路、くいちがい交差といった、速度抑制施設が設置されていない交差点でも速度が低下していたが、その速度変化はそれほど大きくなかった。一方、一時停止交差点での速度低下は非常に大きく、規制による速度抑制の効果がはっきり現れていた。

#### ②速度抑制施設の形状と速度抑制の関係

速度抑制施設を幾つかのタイプに分類し、タイプ毎に形状と速度の関係を整理すると、速度抑制効果が見られたのは、ハンプタイプ（ハンプ、ハンプ+狭さく及び交差点ハンプ）の施設と、シケインタイプ（クランク、スラローム、交差点クランク及び交差点スラローム）で見通し幅が小さい施設、及び狭さくタイプ（狭さく、フォルト）で施設設置部の車道幅員が狭い場合であった。

また、ハンプでは、既往の研究により提案されている形状と比較して、高さが低めで長さが短めでも速度が抑制されていた。一方、シケインタイプでは、提案されている形状より見通し幅が広めで延長が長めの施設が多かったが、提案されている形状に近いものでは、速度が抑制されていた。

#### ③速度抑制施設の組合せによる効果

速度抑制施設を組み合わせた場合、特定の施設の組合せで抑制効果が高くなっており、設置間隔が短いほど効果的であった。

組合せとして手前に、ハンプ、ハンプ+狭さく、十字交差点及びT字路並びに一時停止交差点が設置されている場合に後ろの施設で速度抑制の影響が見られた。但し、十字交差点やT字路では抑制効果が小さかったり設置間隔が短い場合のみ抑制されるという状況であった。またクランクやスラロームでは、手前の施設に近いほどこれらの構造での抑制効果がみられた。ハンプ及びハンプと狭さくを組み合わせた施設では、手前の施設に関係なく速度が抑制されていた。

## 第4章 まとめ

本研究は、道路管理者がコミュニティ道路の整備において留意すべき事柄の一資料として用いられることを目指しており、整備済みのコミュニティ道路におけるデータを用いて、整備手法及び速度抑制効果に関して検討したものである。

本研究では、まず、コミュニティ道路の持つ地区の「うるおい」や「親しみ」などの機能に関連して、コミュニティ道路の整備手法について整理し、計画・実施時に道路管理者が検討すべき事柄として、道路構造及び地区住民や公安委員会、消防等との調整事項を示した。また、各地域で整備されているコミュニティ道路の現状を調査し、その整備手法の傾向や整備効果について示した。その結果、データの存在するほとんどの路線で、事故の減少や交通量の抑制、通過速度の低下などの効果が見られた。

次に、コミュニティ道路のもつ歩行者空間の創出及び歩行者と自動車とが共存できる道路としての機能に関連して、速度抑制効果に関する分析を行った。コミュニティ道路での現地調査から、道路構造や速度抑制施設により通行速度が変化し、沿道の植栽や速度抑制施設の形状、道路構造における位置関係によって速度抑制効果が異なることを把握した。また、コミュニティ道路の速度プロフィールから、路線全体での速度抑制には大きく分けて2つのパターンがあり、速度変化が大きな抑制状況と、速度変化のほとんどない抑制状況があることを示した。

そして、コミュニティ道路の速度抑制施設での速度データと構造データから、速度抑制施設の持つ抑制効果について検討し、その結果、速度抑制施設の種類毎、各施設の形状毎、施設の組合せ毎に速度抑制のパターンが異なり、効果も異なることを示した。具体的には、ハンプやハンプ+狭さくでは急激に速度を低下させる効果を持ち、クランクやスラロームでは急激な速度低下はないものの形状によっては通行中に速度を増加させない効果を持つなどが知見として得られた。

今後は、これら速度抑制施設の効果を踏まえながら施設整備を行っていくことが重要と考えるが、3章で示した速度抑制という観点からの効果にとどまらず、実際の設置においては、2章で示した「うるおい」や「親しみ」などの機能とのバランスや調和が重要である。また、わずか数百メートルの1区間を整備するのではなく、総合的な地区交通計画に必要なネットワークとしての整備手法についても検討してゆく必要がある。

## 参考文献

- 1) 木谷信之；道路のことば「コミュニティ道路」、道路建設、No. 567、p. 55、1995年5月
- 2) 山中英生；「住宅地区の交通抑制研究に関する方法論的研究」、p. 57～63、1988年6月
- 3) 建設省都市局都市交通調査室；みちまちアメニティ、p. ②-4～②-10、1987年8月、（社）日本交通計画協会
- 4) （社）交通工学研究会；地区総合交通管理に関する調査研究報告書、p. 3-1～3-10、1995年3月
- 5) 天野光三・藤埴忠司・小谷通泰・山中英生；歩車共存道路の計画・手法、p. 170～177、1986年、都市文化社
- 6) （社）交通工学研究会；地区総合交通管理に関する調査研究報告書、p. 4-24～4-47、1995年3月
- 7) 山田晴利；「街路における交通静穏化手段に関する研究」、p. 100～108、1994年2月
- 8) 大阪市土木局；地区道路網計画と歩行者系道路、p. 25～27、1984年3月

# 資 料 編

参考資料－1 ヒアリング調査項目と回答

参考資料－2 コミュニティ道路の現状調査結果一覧

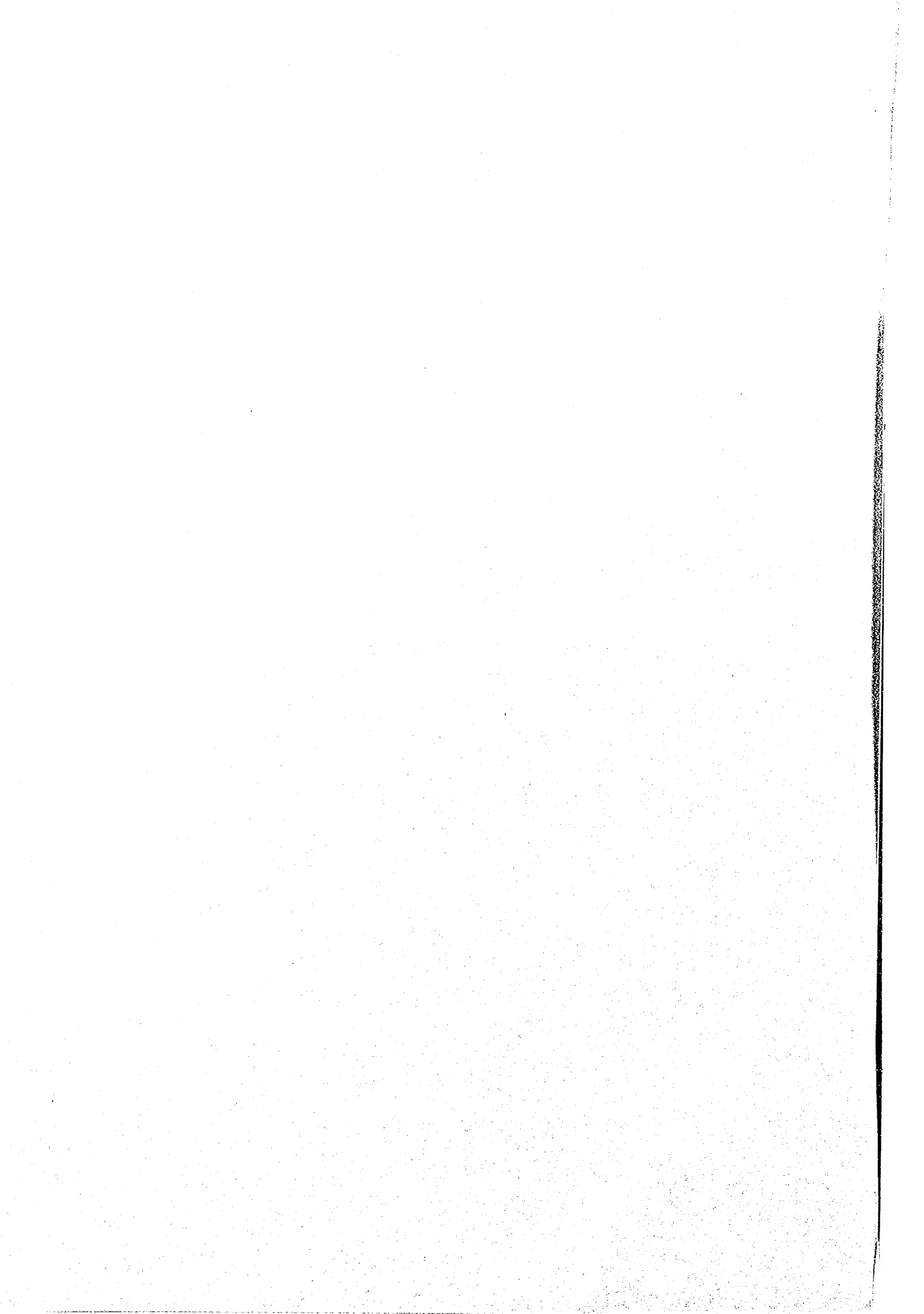
参考資料－3 現地調査路線の項目別調査結果

参考資料－4 分析対象路線の速度プロフィール、速度抑制施設の形状及び速度状況

参考資料－5 全ての速度抑制施設の組合せにおける設置間隔と速度の関係



## 参考資料ー 1 ヒアリング調査項目と回答



## 1. ヒアリング調査項目（調査票）

### コミュニティ道路等に関する調査

#### 1. 調査の目的

道路審議会の中間答申では、「人間の復権、良好な環境の創造」を積極的に推進していくことが提言され、道路構造令も歩道幅員の拡幅等が改正され、コミュニティ道路等の人を重視した道路施策が今後ますます重要となってきました。

そこで、本調査において、今後の事業を円滑に実施するために、過去の事業の実施に際して支障となった法律、制度、機構等を把握するとともに、構造的な長所・短所を確認することにより、今後の検討の基礎的資料とすることを目的としています。

#### 2. ヒアリング内容

下記の内容について、ヒアリングを行いますので、調査票に従い資料を作成し、関連資料を準備して下さい。

※なお、調査A(1)(2)の内容について調査対象以外の地区や路線であげられる特記すべき点がありましたら、(3) その他（調査対象以外での特記事項）に資料を作成して下さい。

##### <調査A；路線>

(1) これまで実施してきたコミュニティ道路・ロードピア、居住環境整備事業等に関する整備効果

##### ①事業目的や整備目標

地区全体・路線・物理的デバイス別

②実施している物理的デバイスの種類（別添資料参照）・構造などと実施した交通規制及びそれを適用した理由及び物理的デバイス別の利点・欠点

##### ③整備効果

a)物理的デバイスと交通規制の組み合わせ

b)歩道・車道の幅員、歩車道段差等の道路構造

c)環境・景観・まちづくり等への影響

##### ④維持管理の実態及び問題点

(2) 計画を実施する上での調整

- ①関係部局と調整した点、その対応方法（当初計画から変更された項目等）
- ②住民と調整した点、その対応方法（当初計画から変更された項目等）
- ③調整上の留意点（調整の手順、調整内容等）

(3) その他

<調査B；全体>

(4) 今後の方向

①貴自治体での歩車共存道路の今後の方向

- a)実施したい物理的デバイスや交通規制
- b)今後の事業を進めていく方向
- c)事業を広める上での問題

②事業内容や事業要件及び整備基準への要望

(5) その他

自由意見（実施上問題点と考えられるもの等）

# 別添資料 物理的デバイスの種類

ハンプ : 車道部の盛り上がり



クランク : 車道部の蛇行 鍵型



スラローム : 車道部の蛇行 ほぼ曲線



フォルト : 車道部へ飛び出した障害物 植栽など



狭さく : 車道部が部分的に狭くなっている



路面舗装 : 速度抑制のためのイメージハンプ、イメージフォルト、材質の変化など



交差点形状 : ロータリー、遮断等



その他 : 上記以外

## 2. ヒアリングの回答

### 2.1 各都市における事業実施概要

参考表－１・１ 各都市におけるコミュニティ道路・ゾーン整備実施状況一覧

|             | 大阪市                                               | 名古屋市                                              | 浜松市                           |
|-------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------|
| 事業名         | ・コミュニティ道路<br>(ゆずり葉の道)<br>・コミュニティ道路<br>(ゆずり葉ゾーン整備) | ・コミュニティ道路<br>・ロードピア                               | ・コミュニティ道路<br>・ロードピア           |
| 事業開始<br>年度  | S 5 5 ~                                           | S 5 7 ~                                           | S 5 7 ~                       |
| 実施箇所        | 214 路線                                            | 159 路線                                            | 14 路線                         |
| 実施延長        | 69.4km                                            | 50.7km<br>※小学校区 259学区中<br>89学区で実施中(目<br>標は各学区1路線) | 6.1km                         |
| 面的整備<br>事業名 | ロードピア<br>(ゆずり葉ゾーン整備)                              | ロードピア                                             | ロードピア<br>(浜松市中心市街地交<br>通管理計画) |
| 面的整備<br>箇所数 | 14箇所で開催中<br>うち1箇所は既成                              | 2箇所完了済<br>4箇所整備中<br>※目標: 各区1箇所                    | 1箇所実施中<br>(浜松駅周辺約37ha)        |

#### 【大阪市】

##### ○事業目的

- ・地区内道路における交通の安全性の向上  
(歩車分離、デバイスなどによる自動車の流入抑制及び速度抑制など)
- ・地区内道路における歩車共存と、コミュニティ空間の復権  
(たまり空間や、段差の少ない歩道、歩行空間を補完するボラードの整備など)
- ・歩行者が快適に歩ける道路環境整備  
(緑量の増加・舗装のイメージアップ、照明施設など)

## ○実施状況

参考表－１・２ 大阪市のコミュニティ道路の実施状況

| 道路種別       | 延長        |
|------------|-----------|
| 道路網の総延長    | 約 3,800km |
| 幹線道路       | 約 320km   |
| 生活道路       | 約 3,500km |
| うち幅員 6～8 m | 約 900km   |
| うちコミュニティ道路 | 約 70km    |

市域 1 km<sup>2</sup> あたりの生活道路延長は16km強であり、周辺部を除くと平均して 100mピッチの格子状生活道路網が形成されている。

### ①コミュニティ道路（ゆずり葉の道）Ｓ５５年～

歩行者系の道路のうち 8 m 程度の道路を主体に、交通安全施設等整備事業 5 箇年計画より整備路線などの目標を立て、順次整備している。

参考表－１・３ ゆずり葉の道の実施状況

|            | 項目        | 路線数 | 整備延長 |
|------------|-----------|-----|------|
| ゆずり葉<br>の道 | 全体        | 214 | 69.4 |
|            | ゆずり葉ゾーン内  | 46  | 17.7 |
|            | ゆずり葉ゾーン以外 | 170 | 51.7 |

### ②住区総合モデル事業（ゆずり葉ゾーン整備）

幹線道路などで囲まれた地域（概ね20～ 100ha）において、ゆずり葉の道を中心とした既成の交通安全事業のほかに、庭先道路やハンプ・狭さくなどを設置し、面的に自動車の走行速度の抑制や通過交通の排除を図り、総合的な交通安全対策を行う。

昭和61年度に関目地区を概成したほか14カ所で事業を実施している。

参考表－１・４ ゆずり葉ゾーン整備状況（平成5年度末現在）

| 項目       | 全体計画  | 実施事業費   |
|----------|-------|---------|
| 事業費（百万円） | 6,678 | 4,095.1 |

大阪市における事業実施状況を参考図－１・１に示す。

# 住区総合交通安全モデル事業実施地区一覧



参考図-1・1 大阪市の実施状況

## 【名古屋市】

### ○事業目的

#### ①コミュニティ道路

交通安全対策の一環として、幹線道路から地域へ流入する自動車の通過交通と速度を抑制し、景観にも配慮して、歩行者や自転車が安全・快適に通行できる道路環境を形成する。

#### ②ロードピア

幹線道路に囲まれた、概ね25～100ha程度の住宅地域等において、歩道、コミュニティ道路、車道狭さく、交差点明示等の交通安全対策を一方通行などの交通規制と組み合わせながら、面的、総合的に整備することにより、通過交通や自動車の速度を抑制し、地域全体の交通安全と居住環境の向上を図る。

### ○実施状況

#### ①コミュニティ道路

- ・S57より実施 H5末現在 159路線 50.7km
- ・小学校区 259学区のうち、89学区の通学路または通学路に面する道路で実施している。
- ・各学区に1路線を目標としている。

#### ②ロードピア

- ・港区港楽地区、西区上名古屋地区 完了済
- ・千種区高見地区、瑞穂区堀田地区、昭和区御器所地区 中村区稲葉地地区で整備中である。

名古屋市における事業実施状況を参考図－1・2に示す。

## 【浜松市】

### ○事業目的

#### ①浜松市中心市街地交通管理計画（S57～ 駅周辺37ha）

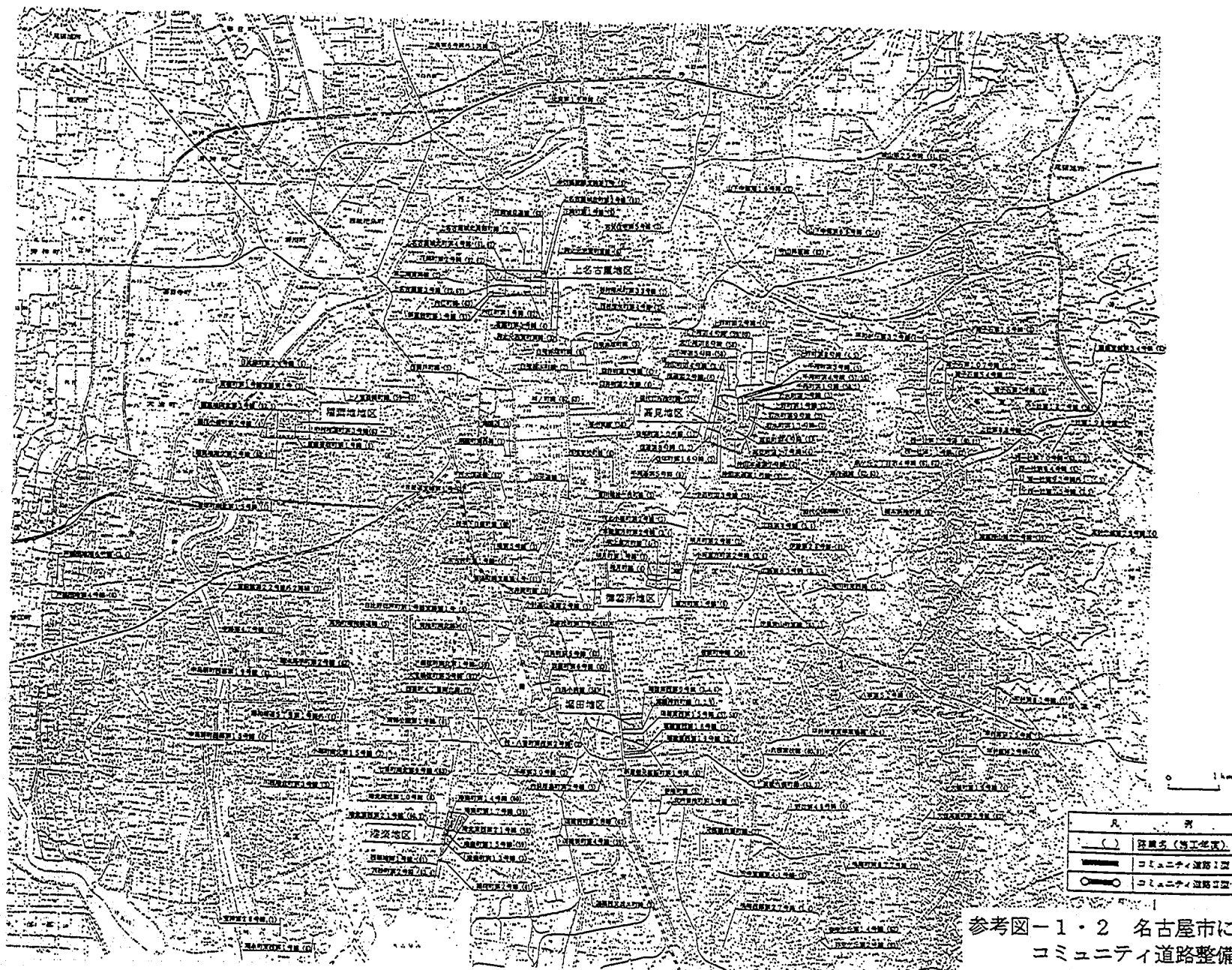
高架化及び駅周辺区画整理事業によって生み出された駅周辺地区とこれまでの中心商業地を、浜松の顔にふさわしい、時代に合った都心にするためゾーンシステムを導入。

#### ②環境緑化整備事業

学校、公園、公民館等の公共施設が沿道に立地している路線、住居地域内の生活幹線道路における環境改善（緑道整備）、商業地域で歩行者の倍増が期待できる路線等の緑道整備

#### ③交通安全施設等整備事業

住宅地や商業地内で通過交通を排除し、安全性や生活環境の向上を図るため、歩行者と自動車共存するための道路整備（コミュニティ道路）



## ○事業内容

### 浜松市中心市街地交通管理計画

- ・外周道路の無電柱化と4車線化（国道152号線、国道257号線）
- ・モール化および一方通行化によるコミュニティ道路整備  
自動車の通行制限の実施、カラー舗装、植栽、街路灯等の整備
- ・水遊びのできるアクアモール
- ・バス・タクシー専用路と歩道拡幅によるトランジットモール  
（計画中であり、実施は都計道の整備など条件整備後となる）

## ○実施状況

コミュニティ道路14路線（第一通り 他）

## 2.2 コミュニティ道路の構造、整備効果、問題点

### (1) 実施している物理的デバイスの種類・構造

フォルトを交互に設置した、クランク状の道路が多い。  
 ハンプは騒音・振動のため最近では実施されていない。  
 最小車道幅員は3m、3.5m、4.5mとさまざまな形態がある（駐停車車両等の考え方により異なる）

### ① コミュニティ道路の幅員、構造諸元等

各都市において実施したコミュニティ道路の構造は、次の表の通りである。

参考表－1・5 各都市におけるコミュニティ道路の道路幅員等（1／2）

| 幾何構造                         | 大阪市                               | 名古屋市                                                 | 浜松市                                 |
|------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| 道路幅員(全幅)                     | 8.0m 前後が主体                        | 8.0m 前後が主体<br>(狭くても7.3m以上)                           | 8.0～10.0m                           |
| 最小車道幅員<br>フォルト、狭さく部<br>＜条件等＞ | 3m（4種4級の最低基準）<br>＜警察は最大2.75mまで了承＞ | 3.0～3.5m<br>＜消防は3.5mを要望＞<br>（全幅が7.3mの路線では、3mで実施している） | 4.5m<br>＜警察・消防は停車車両の横を緊急車が通れる幅員を要望＞ |
| 車道幅員<br>一般部                  | 4.0m                              | 3.5～5.0m                                             | 4.5～6.0m                            |

参考表-1・5 各都市におけるコミュニティ道路の道路幅員等 (2/2)

|          |                                                                                            |                                                         |                                                                                 |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 歩道幅員     | 路線によって異なる                                                                                  | 原則2m以上3m以下<br>(3mは現実的には難しい)                             | 2.0m以上                                                                          |
| 歩車道段差    | 3cm前後 (3~5cm)                                                                              | 3cm前後                                                   | 5cm (警察、消防協議<br>: 5cm以内)                                                        |
| 設計速度     | 20km/h (4種4級)                                                                              | 20km/h (4種4級)                                           | 20km/h (4種4級)                                                                   |
| 規制速度(実態) | 20~30km/h                                                                                  | 20~30km/h                                               | 30km/h                                                                          |
| 併用した交通規制 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行</li> <li>・速度規制</li> <li>・自転車の歩道通行可</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行</li> <li>・モール化(PM 1~7時)</li> </ul> |

参考表-1・6 各都市において使用されているデバイスの状況 (1/2)

| 構造            | 大阪市                                                                                                       | 名古屋市                                                                                                | 浜松市                                                      |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| フォルト<br>(単路部) | フォルト幅 0.5~1.5m<br>フォルト長 3~7m<br>(以前は 4~7m)<br>・植樹帯型<br>・歩道型 (沿道との関係<br>等により植栽の設置で<br>きない所)<br>○ベンチ状安全柵を併設 | フォルト幅 0.5~1.5m<br>フォルト長 5~12m<br>フォルト間隔 7~11m→(駐<br>車スペースをとると長め<br>になる)<br>※中部地建資料より<br>○植栽帯と合わせて施工 | フォルト幅 1.2m<br>フォルト長→沿道商店の都合<br>でまちまち<br>○フォルト部に電柱を収<br>納 |
| イメージフォルト      | 沿道調整でフォルトがで<br>きない場合 (代替的に実<br>施)                                                                         | 沿道調整でフォルトがで<br>きない場合 (代替的に実<br>施)                                                                   | 沿道調整でフォルトがで<br>きない場合                                     |
| クランク          | 可能な所で実施 (沿道調<br>整が難しく実施が困難)                                                                               | フォルトの組合せでクラ<br>ンクを実施 (多くの路線<br>で実施)                                                                 | 可能なところで実施 (実<br>施は困難)                                    |
| スラローム         | 現在実施されていない                                                                                                | 実施例あり<br>○構造にもよるが速度が<br>出やすい                                                                        | 実施例なし                                                    |
| 停車スペース        | 現在実施されていない<br>(要望が多く、沿道利害<br>が衝突)                                                                         | フォルト1スパンにつき<br>1箇所程度設置 (特に商<br>業地)                                                                  | 設置せず                                                     |

参考表-1・6 各都市において使用されているデバイスの状況 (2/2)

| 構造            | 大阪市                                                                             | 名古屋市                                                                | 浜松市                            |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| ハンプ<br>(単路部)  | 円弧断面 H=5cm<br>ハンプ長 3m<br>○苦情が多く現在は実施<br>されていない(既存の<br>もののみ残る)                   | H=5~10cm<br>57~63年の間に<br>26箇所を実施                                    | 実施例なし                          |
| ハンプ<br>(交差点)  | 台形断面 H=10cm<br>インターロッキングブロック<br>○現在はイメージハンプ<br>として実施                            | イメージハンプとして使<br>用                                                    | 実施例なし                          |
| イメージハンプ       | カラー舗装<br>○単路部ではフォルト部<br>に設置                                                     | 交差点に設置                                                              | 一部の交差点、単路部に<br>設置              |
| 狭さく<br>(単路部)  | フォルト2基を対面配置<br>○現在は実施を控えてい<br>る                                                 | フォルト2基を対面配置<br>○現在は実施を控えてい<br>る                                     | フォルトの対面配置                      |
| 狭さく<br>(交差点部) | フォルトの交互配置によ<br>る交差点のコンパクト化<br>○交差点部には必ず設置                                       | フォルトの交互配置によ<br>る交差点のコンパクト化<br>○交差点部には必ず設置                           | 実施例なし                          |
| 車止め(ボラード)     | 鋼製(直線部)<br>樹脂製(交差点部)<br>H=80~90cm<br>H=25cmは使用中止<br>○フォルト(単路部)、狭さく(交差点部)<br>に併設 | H=60~90cm(概ねH=70<br>cm以上)<br>設置間隔は 3~4m程度<br><標準3.5m><br>ゴム製(可倒式)あり | 天然石、ステンレス、鋳<br>物等<br>H=60~90cm |
| 路面舗装          | インターロッキング舗装<br>○単断面道路にて車道の<br>分節に使用                                             | 歩道・交差点部のインターロ<br>ッキング舗装化<br>○車道はアスファルト舗装                            | 歩道はタイルまたはインター<br>ロッキングブロック     |
| 照明灯(街路灯)      | ・フォルト、<br>・ハンプ(単路部、交差点部)、<br>・狭さく(単路部、交差点部)<br>の場所で設置                           | 水銀灯 200W<br>H=5m<br>設置間隔30~35m                                      | フォルト部分に設置<br>100~400W          |
| 警戒標識          | ハンプ、狭さく部に設置                                                                     | 設置していない                                                             | 設置していない                        |

## ②各構造（デバイス）についての補足説明

### 【大阪市】

#### フォルト（単路部）

- ・沿道の協力が得にくく、最低長を短くした（フォルト長4～7m→3～7m）。
- ・沿道調整により、形式を決定する。

◇植樹帯型 ……標準型

◇歩道型 ……植栽を嫌う場所、たまり機能が必要な場所

◇イメージフォルト ……上の2種類で沿道調整がつかなかった場合

#### ハンプ（単路部）

- ・沿道住民の苦情が多く、現在は実施せず。

#### 狭さく（交差点部）

- ・走行軌跡の拘束、誘導による速度抑制効果をねらう。
- ・左側設置が効果大。交差点を挟み左・右の組合せが最もよい。

#### 車止め（ボラード）

- ・衝突が多く、H=80～90cmと高めにした（ドライバーに見えるよう）。
- ・ブロック製（H=25cm）は破損が頻発し使用中止とした。

### 【名古屋市】

#### フォルト、狭さく

- ・住民との協議でイメージフォルトとする場合もある。
- ・交差点で絞るのが一番効果的である。
- ・イメージフォルトでも車は避けて通っている。
- ・途中1スパンに1箇所程度、駐停車スペースをとるようにしている（特に商業地）。
- ・実際の利用としては、イメージフォルト（歩道一体型）の上に駐車している場合もある。

#### 路面舗装

- ・交差点部は単費で実施。H7より補助採択可能となった

#### ハンプ

- ・生活道路の自動車の速度抑制として、昭和57年より63年までに26箇所実施した。現在では新設はほとんどない。
- ・その後、問題点もあり、現在はイメージハンプとして交差点部をインターロッキングブロックでカラー舗装している。

#### 歩車道の段差

- ・段差の低いブロック使用。路面排水の必要性から段差は必要。

#### 車止め

- ・後退する自動車から見える高さが必要。
- ・擬石は当たると壊れやすいので、今は金属製（ステンレス）が多い。ゴム製もある。当初は路線

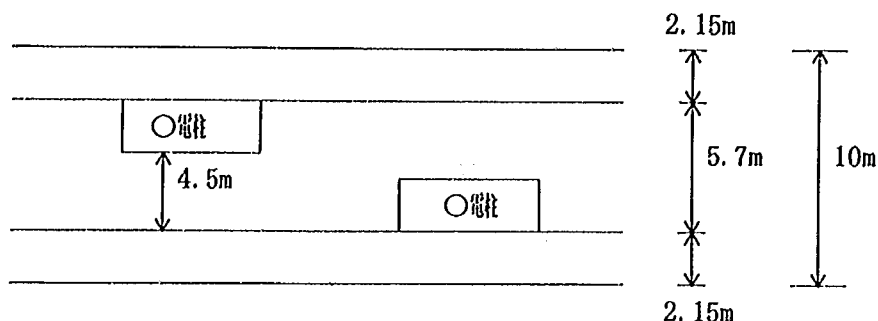
ごとの特徴を出していたが、破損時は特注となり高価。現在は標準的な製品の使用が多い。

#### 街路灯

- ・水銀灯 200W 設置間隔 30～35m (標準35m)
- ・通常の街路灯は、蛍光灯40W×2本で、単路部で 120m間隔と交差点部で設置。防犯上喜ばれる。

#### 【浜松市】

電柱はフォルト部に設置



#### (2) 交通規制

コミュニティ道路の整備には、一方通行が原則である。

コミュニティ道路の規制速度は所轄署により異なる。

参考表－１・７ コミュニティ道路で実施した交通規制

|      | 実施した交通規制                        | 備 考                                                      |
|------|---------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 大阪市  | 一方通行                            | ・地元の合意があれば適用しやすい。                                        |
|      | 速度規制<br>20～30km/h<br>(所轄により異なる) | ・生活ゾーン規制等がかかる路線は20km/h規制であるが、規制がかかっていない路線は、30km/hとなっている。 |
|      | 自転車歩道通行可                        | ・ゆずり葉の道では、標識がなくても自転車は歩道を通行可能である。                         |
| 名古屋市 | 一方通行                            | ・交互通行を一方通行に変えるのは、住民の了解がなかなか得られない。<br>・一方通行の方向を決めるのに手間取る。 |
| 浜松市  | 一方通行                            | ・地元との協議で当初計画の逆方向になった。                                    |
|      | モール化（１時～７時）                     | ・フルモール化（終日通行止）は商店の了承が得られない。                              |

(3) 各デバイスの利点・欠点

フォルトは沿道利用を考慮すべき。  
 ハンプは苦情が多い。  
 停車スペースも地元利害が対立。

参考表-1・8 各デバイスごとの利点・欠点 (1/2) ((阪):大阪市、(名):名古屋市、(浜)浜松市)

| デバイス             | 利 点                                                                                  | 欠 点                                                                                                                         |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| フォルト・狭さく<br>(轢断) | ○速度抑制が図られる(阪)(名)<br>○植栽のあるタイプは心理的効果も大きい(阪)<br>○歩行者・自転車の安全性の向上(名)<br>○緑化による道路環境の向上(名) | ×沿道利用に支障、荷捌きや駐車(特に来客の駐車)など、沿道の利便性が低下する(阪)(名)<br>×車の衝突による損傷がある(浜)                                                            |
| イメージフォルト         | ○フォルトが設置できない場所でも設置可能(阪)                                                              | ×効果が小さい(阪)<br>×駐車スペースになってしまうことがある(名)                                                                                        |
| クランク             | ○効果は大きい(阪)                                                                           | ×沿道利用の支障が大きい(阪)<br>(地元の反対で計画変更した)                                                                                           |
| 停車スペース           | ○停車コントロールが可能(阪)                                                                      | ×沿道利害が衝突(皆、要望する)(阪)<br>×歩道が減少(阪)                                                                                            |
| ハンプ              | ○速度抑制効果が高い(阪)<br>○狭さく+ハンプの組み合わせは最も効果が高い(阪)                                           | ×地元住民から騒音、振動の苦情がある(特に深夜早朝)(阪)(名)<br>×自動車運転者からも運転がしにくい、荷崩れするとの苦情があった(名)<br>×公園内の道路で二輪車の転倒事故もあった(名)<br>(照明灯があったが、それでも夜は見えにくい) |
| ハンプ(交差点部)        | ○歩道マウントアップ高さに近くなり、歩行路面の平滑化が可能となる(阪)                                                  | ×騒音・振動がある(阪)                                                                                                                |
| イメージハンプ          | ○イメージハンプでも割合効果がある(名)                                                                 | ×盛り上げハンプよりは効果が小さい(阪)                                                                                                        |

参考表－１・８ 各デバイスごとの利点・欠点（２／２）（(阪):大阪市、(名):名古屋市、(浜)浜松市）

| デバイス                     | 利 点                                                                                      | 欠 点                                                                                       |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 狭さく(交差点部)                | ○走行軌跡の拘束・誘導による速度抑制効果がある(阪)<br>○交差点部の事故が減っている(阪)                                          | ×沿道利用に支障(阪)<br>×荷捌きや駐車(特に来客の駐車)など、沿道の利便性が低下する(名)                                          |
| 車止め(ボラード)                | ○歩道乗り上げ駐車の防止、歩行空間の確保が可能(阪)                                                               | ×車止めには、自動車だけでなく、歩行者、自転車の衝突も多い(阪)                                                          |
| 路面舗装<br>(インターロッキングブロック等) | ○単断面の道路での歩行環境向上(舗装材の切り替えによる車道の分節)(阪)<br>○歩道のカラーブロック舗装化等で道路の環境が向上する(名)                    | ×走行の騒音がある(阪)<br>×車いすへの振動が出る<br>→目地の小さい改良型インターロッキングブロックにH7より転換予定(阪)(名)<br>×路面に汚れが付着しやすい(阪) |
| 車道幅 4 m<br>(狭さく部以外)      | ○端部ぎりぎりに寄せて駐車すれば 2 t 車クラスまではすり抜け可能(阪)<br>○狭く見えるため、逆に駐車は少なくなる(阪)<br>○速度抑制面からみて妥当な幅員である(阪) | ×駐車が少ない場合、若干速度が上昇する(阪)<br>×駐停車車両のマナーが悪いと、車両の通過が困難となる(阪)                                   |

※ハンプについての補足

- ・牛乳配達や軽トラック走行時にピークの高い騒音が出る(阪)
- ・設計速度の20km/h走行では騒音・振動の問題はないが、運転者の慣れに応じて速度が上がり、30 km/hで自動車が走行すると、騒音・振動が問題となってくる(名)
- ・交差点部は減速するので問題となりにくい、単路部ではハンプ目の住民からの苦情が多い(名)

(4) 整備効果

交通量の減少による事故防止効果が高い

【大阪市】

①事故の減少

- ・ A : 事業前後の事故データが確認できる153路線の平均  
事故件数184→153件 (17.8%減少)

- ・ B：事業前後3年以上の事故データが確認できる83路線の平均

事故件数 92→79件 (14.4%減少)

- ・ Aの路線の部位別事故減少率

単路部 0.50→0.37件 (1kmあたり/年) (26.0%)

交差点 0.17→0.15件 (1カ所あたり/年) (11.8%)

※単路部に比べ、交差点部の事故が減っていない

## ②面的整備により事故減少

ネットワークとしてコミュニティ道路が整備されている地区

事業着手前3年→平成2～4年の減少率 (事故件数/区画道路延長km/年)

|      |            |         |
|------|------------|---------|
| 都島高倉 | 1.44→1.26件 | (12.5%) |
| 大正中央 | 0.61→0.56件 | (9.1%)  |
| 住之江  | 0.69→0.51件 | (25.8%) |
| 鷹合   | 0.46→0.39件 | (15.0%) |

※全市平均では横道いのため、面的整備の効果が現れたと解釈できる。

## ③事故内容別の整備効果 (面的整備地区)

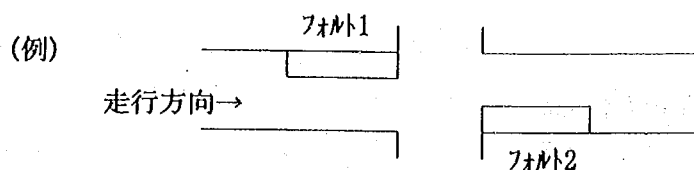
- ・ 内容にかかわらず、事故全般が減少している
- ・ 特に車対人の事故の減少が大きい
- ・ 車対自転車の事故減少率は、車対人に比べて小さい

←自動車と歩行者の流れが整流され、地区全体として、交通事故の発生に結びつく交錯度が減少したため

## ④交差点部の狭さくによる事故減少

(交差点部の狭さく=交互フォルトの形状と事故件数)

- ・ フォルトは1個よりも2個設置の方が事故発生率が下がる
- ・ フォルト1個設置の場合、左側設置のフォルトの効果が高い
- ・ フォルト2個では、交差点手前は左側、交差点の先は右側の組み合わせが、事故防止効果が高い



## ⑤沿道利用と整備効果

- ・ 事故抑制効果が大きく現れた3路線は、住居系の地域である。
- ・ 事故発生率が増加した3路線は、すべて商業地であった。

※沿道条件によって、設計を大きく変える必要があると考えられる。

## 【名古屋市】

### ①交通量の減少（H元年データ）

自動車 30%程度減少 通過交通の総量が減る

歩行者・自転車 25%程度増加

※交差点で絞るのが最も効果的である。

### ②自動車の平均速度の低下

・ 30km/h→25km/h程度（整備後2～3年後のデータ）

・ 突出した速度での走行が減少

※整備当初に比べ、慣れにより速度は上がってくるが、整備前に比べると、明らかに効果がある。

### ③路上駐車の減少

・ コミュニティ道路自体は減るが、需要量は変わらないので、裏道で増加することもある。

・ 15～60分の駐車場の減少が著しい

### ④歩行者、自転車が関連する人身事故の減少

### ⑤道路の使い分けが明確になった

### ⑥景観の向上（植栽、街路灯）

街路灯の整備により明るくなることによる防犯効果もある。

## 【浜松市】

- ・ 快適な歩行者空間の確保ができる。
- ・ 道路の景観が変わったために、沿道建築物が建て直しされ街並みに変化してきた。
- ・ 暴走族の締め出しが可能となる。
- ・ 向かい合った商店とのコミュニケーションが良くなった。

## (5) 維持管理の実態及び問題点

- ・ 種々の維持管理上の問題点がある
- ・ 苦情の多いインターロッキングブロックは、H7年度より目地の小さい改良型に移行する

## ①維持管理の実態

道路管理者以外で維持管理する場合は、次のように行われている。

【大阪市】……道路管理者以外で分担

- ・路面清掃（ロート・スイーパー）：環境事業局
- ・植栽：花と緑の推進本部（公園部局）

【浜松市】……道路管理部局に引き取ってもらえない（ストリートファニチャー等）

## ②維持管理上の問題点

参考表－１・９ 維持管理上の問題点の事例（１／２）

| 項目         | 問題の内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 騒音、振動が発生   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハンプでは、騒音・振動が激しい。（大阪市）<br/>（30km/hで「われもの」が割れる。配達の軽トラックが大きな音を出す。）</li> <li>・交差点ハンプのインターロッキングブロックは、車両走行時の騒音の苦情が多い。（大阪市）（浜松市）</li> <li>・歩道舗装のインターロッキングブロックは、車いすへの振動が苦痛となっている。（大阪市・名古屋市）</li> </ul> <p>☆目地改良型ブロックを平成7年度から採用する予定。＜目地幅15mm→9mm＞</p>                                                                                                                                                                                                                |
| 路面清掃が困難    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・クランクの隅部は、スイーパーによる清掃ができない。滑らかな構造にするよう清掃部局から要求されている。（大阪市）</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 損傷が多い      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・フォルト、車止めの自動車による損傷が多い。補修時に古い製品や特注品は製造中止になっており、更新が困難である。（名古屋市）（浜松市）</li> <li>・右左折時、歩道の街角部に車輪が何度も乗り上がり、自然に下がってくる。線形の変更か歩道部の路盤材の補強が必要と考える。（大阪市）</li> <li>・防護柱を建てる方法もあるが、消防活動に支障となるため原則設置不可。設置する場合は消防協議や、損傷に対する管理が必要となる。（大阪市）</li> <li>・マンホール部分のインターロッキングブロックが破損しやすい。（浜松市）</li> </ul>                                                                                                                                                                            |
| 歩車道段差が低い   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩車道の段差（マウントアップ高さ）が3cm前後（3～5cm）のため、高齢者等には歩車道の段差がわかりにくく、転倒事故などが発生している。（大阪市）</li> </ul> <p>＜参考＞・歩道切り下げ部（街角部）の段差は1cm程度である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・段差の役割 <ul style="list-style-type: none"> <li>└ 排水のため</li> <li>└ 歩道の物理的分離のため</li> </ul> </li> <li>・歩車道段差が小さくボラードのない所では、違法駐車（片足駐車）が多い。 <ul style="list-style-type: none"> <li>※ボラードは、沿道の意見でなかなか建てさせてもらえない。</li> <li>車庫の前、車庫間が短い所は不可。荷捌きの車のために空けておいてほしいという事もある。（大阪市）</li> </ul> </li> </ul> |
| ボラード管理が難しい | <ul style="list-style-type: none"> <li>・抜き差し型のボラードは、抜いた人が後で戻さないので管理が難しい。（大阪市）</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

参考表－１・９ 維持管理上の問題点の事例（２／２）

| 項目                  | 問題の内容                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 植樹帯の管理が大変           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・清掃の問題。犬猫のフン等の苦情が出る。（大阪市・名古屋市）</li> <li>・落ち葉の処理の問題（なるべく地元で対処）。（名古屋市）</li> <li>・植栽のメンテナンス不足。（浜松市）</li> <li>・樹種は、あまり珍しい種類は補植できない。また、あまり大きくならない木（幹周り10cm程度）がよい。</li> <li>・視界の問題から、低木の刈り込みは必ず行う。（名古屋市）</li> <li>・虫が出やすい樹種は、苦情が出やすい。（名古屋市）</li> </ul> |
| 交通処理の問題（暫定形）        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在対面通行であり若干の危険性がある。（瀬戸市）</li> </ul>                                                                                                                                                                                                             |
| 舗装材の選定              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ウレタン舗装は、掘り返し後の既設部分とのなじみが悪い。（名古屋市）</li> </ul>                                                                                                                                                                                                    |
| 将来の改築費用が高価となる（住民負担） | <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道家屋の新築や改造により乗入れ口を新設する場合、原因者負担の原則から、住民側の負担が大きくなる場合がある。<br/>（植栽、車止め撤去、水銀灯移動、乗り入れ部の路盤安定処理等が必要）<br/>着工時の住民説明会でその点について質問が出る。（名古屋市）</li> </ul>                                                                                                       |

## 2.3 計画を実施する上での調整

### (1) 関係部局と調整した点、その対応方法等

警察、消防協議は不可欠である  
 一方通行は、地元の意向次第である  
 消防協議は、はしご車を実際に走らせる場合もある

#### ①公安委員会………所轄の警察署を通じて府県警本部の意見を聴く

参考表－１・10 公安委員会との協議内容と対応（１／２）

|     | 協議内容と対応                                                                                                                                                                       |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大阪市 | <p>&lt;計画時&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハンプ・イメージハンプの施工箇所について協議</li> <li>※信号処理されている交差点は、交差点ハンプ及び出入口部のハンプは設置しない</li> <li>※一方通行出口では、出入口部のハンプは設置しない</li> </ul> |

参考表－１・１０ 公安委員会との協議内容と対応（２／２）

|      | 協議内容と対応                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大阪市  | <p>&lt;設計時&gt;……………交通処理上問題がないか、設計協議を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平面線形（全体線形、交差点処理、規制と線形）</li> <li>・交差点狭さくの範囲</li> <li>・交差点ハンプの範囲、施工場所（交差点の規制などとの調整）</li> <li>・フォルトの範囲、位置</li> </ul> <p>&lt;工事実施段階&gt;……………交通処理上問題がないか、現地立会</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車道幅員（沿道との調整、駐停車の関係で微調整を行うことがある：特に商店街）</li> <li>・その他は、設計協議と同じ</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車道幅員について</li> </ul> <p>◇一方通行では、車道幅員を最小で2.75mとする。<br/>（多くは、フォルト部3m、一般部4mの構成で実施している）</p> <p>◇対面通行では、車道幅員を4mとする。</p> |
| 名古屋市 | <p>（道路法95条の2に基づく意見聴取）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路線形、横断歩道、一時停止の位置、路面標示、樹種（交差点付近）</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 浜松市  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・車道幅員について、警察・消防・道路管理課と協議<br/>フォルト部最小幅を4.5m確保する。</li> <li>※フォルト狭小部に停車車両があっても緊急車が通過できることを想定</li> <li>・ゾーンシステムによる一方通行に関して、警察、消防と協議</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

②消防関係

参考表－１・１１ 消防関係との協議内容と対応（１／２）

|     | 協議内容と対応                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大阪市 | <p>&lt;計画時&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ボラードの構造</li> </ul> <p>&lt;設計時&gt;……………消防活動に問題はないか、協議を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平面線形</li> <li>・交差点狭さくの範囲</li> <li>・フォルトの範囲、位置</li> <li>・ボラードの設置位置（交差点から6m以内は原則として設置しない）</li> </ul> <p>&lt;工事実施段階&gt;……………場合によっては、実車で現地調査することもある</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平面線形</li> <li>・交差点狭さく範囲</li> <li>・フォルト範囲、位置</li> <li>・ボラード設置位置（住民の要望で交差点直近に建てる場合もある）</li> </ul> <p>※はしご車を想定して調整</p> <p>※緊急時は物理的に破損してよいことにしている。</p> <p>※はしご車のアウトリガー使用時の歩道の強度不足に対しては、消防車に板を積んでもらうよう依頼。</p> |

参考表－１・１１ 消防関係との協議内容と対応（２／２）

|      | 協議内容と対応                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 名古屋市 | <p>○留意点……幅、空地、空中（電線等）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車道幅は 3.5m 確保してほしいと言われる。設計は 3 m であり、フォルト間隔を広げて対処する事がある。→若干速度が出やすくなる。</li> <li>・消防車の走行性、消防活動の支障の有無を、図上で検討する。</li> <li>・必ず現地にラインを引いて走行テストをする。地元署所有の最も大きい車両を使用する。（例：45m、32mのはしご車等）</li> <li>・走行性に支障があれば、フォルトや交差点植栽の寸法を削ったり、消防活動の支障があれば、車止めの可動化を行う。</li> <li>・大規模住宅では消防空地へ進入できるかも、重要ポイントである。</li> <li>・緊急時は隅角部の乗り上げは可ということにしている。</li> </ul> |
| 浜松市  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・車道幅員（警察・消防・道路管理課と協議）<br/>フォルト部最小幅を4.5m確保することとなった。</li> <li>・ゾーンシステムによる一方通行……警察署、消防署と協議</li> <li>・電線の地中化……消防署、都市計画部局、道路管理課と協議。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                         |

③ 占用企業者（電気等）

参考表－１・１２ 占用企業者との協議内容と対応

|      | 協議内容と対応                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 名古屋市 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・占用調整会（電気・電話・ガス・下水道等）で掘り返し防止を図っている。</li> <li>・コミュニティ道路実施時には、電線地中化を含めた協議を行う。</li> <li>・コミュニティ道路の掘削制限期間は 5 年。（通常の道路は 3 年）</li> <li>・電線地下化は地上機器の設置場所が必要となるため、幅 4 m 以上の歩道で実施。フォルト内に機器設置すると植栽がなくなるので架空線にする場合が多い。</li> <li>・電柱位置は、さまざまなケースがある。片側へ統合柱にする場合もある。名古屋の場合、電柱の民地内設置は少ない。</li> </ul> |
| 浜松市  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・電柱移設……カラーポール設置費用（通常柱以外）は商店街負担。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                             |

④ 他部局・他管理者等

参考表－１・１３ 市の他部局やその他の管理者との協議（１／２）

| 都市／部局名                                       | 協議内容と対応                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>大阪市</p> <p>公園部局<br/>(植栽の維持<br/>管理を担当)</p> | <p>&lt;計画時&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・植樹帯の保護方法<br/>(損傷防止や、植樹時期までの駐車防止のために、植樹帯端部にボラードを設置)</li> </ul> <p>&lt;設計時&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・植樹時期、植樹工事の規模について調整</li> <li>・樹種について調整</li> </ul> |

参考表－１・１３ 市の他部局やその他の管理者との協議（２／２）

| 都市／部局名                  | 協議内容と対応                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大阪市<br>公園部局             | <p>&lt;工事実施段階&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・植樹帯の範囲、樹種（沿道との調整により、フォルト範囲や樹種の変更に伴う処置）</li> </ul>                                                                                 |
| 浜松市<br>都市計画部局<br>・道路管理課 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・車道幅</li> <li>・電線の地中化</li> <li>・ストリートファニーチャー等の管理方法<br/>照明柱、車止め（発光式等）……交通安全対策課で管理<br/>フラワーポット、スピーカー（占用物扱い）<br/>※モニュメント等、特殊構造物の維持管理における各課調整が難しい</li> </ul> |

(2) 住民と調整した点、その対応方法

各戸の事情（車出入口、敷地高さ）を全て調整することが必要  
一方通行化がネックとなって、計画がストップすることもある

①交通処理

参考表－１・１４ 交通処理における住民との調整内容

|      | 調整内容                                                                                                                                                                                                               |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 名古屋市 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行化の可否が鍵を握る。すでに一方通行の所はコミュニティ道路化が容易</li> <li>・住民側からコミュニティ道路の要望が出た所でも、現況が対面通行の路線では、一方通行の方向設定に手間取り、話がまとまらないこともある。</li> <li>・住民が一方通行について了承した区間だけが、事業区間になってしまう例もある</li> </ul> |
| 浜松市  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺の路線と調整しながら、一方通行の案を提示したが、地元との協議で当初計画の逆方向となった。</li> <li>・景観上、道路標識・標示の設置について地元の理解が得られにくい。</li> </ul>                                                                        |

②道路構造

参考表－１・１５ 道路構造における住民との調整内容（１／２）

|     | 調整内容                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大阪市 | <p>&lt;計画時の調整&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・フォルトの規模（３～７ｍの範囲で設定）</li> <li>・フォルトの構造（植樹帯型／歩道型／イメージ）<br/>※沿道住民の利害関係から、停車スペースは実施していない。<br/>※騒音、振動のため、ハンプ→イメージハンプとした。<br/>※騒音防止のため、インターロッキングブロックを目地の詰まった改良型に変更予定</li> </ul> |

参考表－１・１５ 道路構造における住民との調整内容（２／２）

|      | 調整内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|      | <p>&lt;工事実施段階での調整&gt;<br/> 沿道各戸および町会へ、説明等を行う。<br/> 現地にマーキング（概略）を行い、住民に見てもらう<br/> まれに、カラーコーンを置いた例もある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平面線形</li> <li>・車道幅員（商店街などの駐停車需要および通過交通の多い路線において、交通処理上、車道幅員を再検討する：10～30cm程度の微調整）</li> <li>・交差点狭さく範囲、フォルトの位置・範囲、フォルト内の植樹範囲（沿道の車両等の出入口などとの詳細調整を行う。）</li> <li>・樹種</li> </ul> |
| 名古屋市 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・フォルトの位置、車庫の出入口の確認、街路灯の位置の説明、確認を１戸ずつまわって行う。</li> <li>・協議の結果、実施設計で修正。</li> <li>・工事施工時にもう一度修正する場合もある。</li> <li>・工事前に、現地に実際にラインを引いてテストする（模型の設置は、路線数が多くて不可能）</li> <li>・イメージフォルトになる場合もある。</li> </ul>                                                                                    |
| 浜松市  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路線形については、地元商店街、自治会に下ろし、検討してもらった。</li> <li>・フォルトの位置、形状、長さについて、商店１件ずつの意見を聞いた。</li> <li>・中心商業地であるため、植樹帯等構造物の設置箇所の調整が難しい（基本的には構造物は設置してほしくないとの意見が多かった）。</li> <li>・各店先の出入口が凝った作りになっており、高さがまちまちで、計画縦断の決定や、段差補修に予想以上に手間取った。</li> </ul>                                                   |

③その他

参考表－１・１６ 電柱の処理における沿道との調整内容

|     | 調整内容                                                                                                                                             |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 浜松市 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・電線の地中化については、地元商店街の反対（変圧器を店の前に設置されると困る）で中止し、カラー電柱の両側設置とした。</li> <li>・電柱位置について、地元役員および各商店と協議した。</li> </ul> |

※事前調査の例（大阪市）

＜設計調査＞（コンサルタント実施）

各機関との調整、地元住民との調整の進捗に応じて沿道状況等を調査し、各構造の範囲、形状等を検討する。

| 設計対象         | 必要な調査                   |
|--------------|-------------------------|
| 交差点狭さく       | 沿道の車両等の出入口の調査           |
| 交差点ハンプ       | 信号交差点、横断歩道、停止線、通行規制等の調査 |
| フォルトの配置・種別   | 沿道利用、出入口の調査             |
| ボラードの設置位置、材質 | 土地利用、沿道出入口の調査           |
| 道路照明の設置位置    | 平面線形、引き込み電柱             |

(3) 調整上の留意点

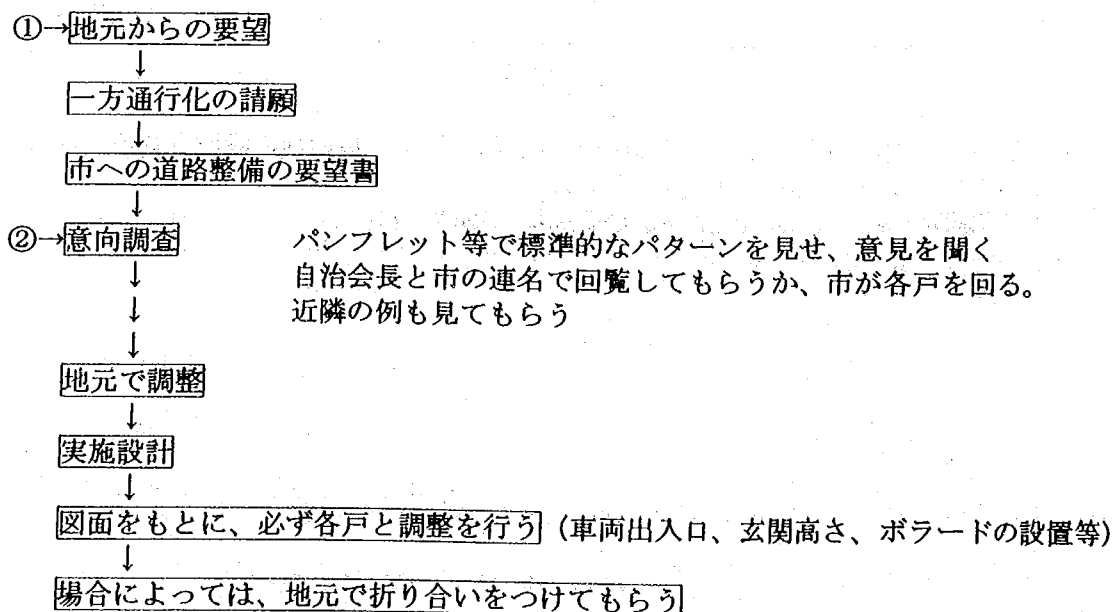
調整には時間が必要。

地元住民、商店街の、戸別の意見を十分聞くことが大切である。

【大阪市】

調整の手順 ①住民の要望により動く場合（単発の路線の場合が多い）

②行政側から入る場合（ゾーンの場合が多い）



- ・一方通行化およびその方向についての調整が最も難しい。
- ・設計にあたっては、地域の特性を考慮すべきである。

住宅地域……………標準設計に近いものが可能。

商業地域……………車の駐停車（積み卸し含む）の問題が大きく、設計通りは難しい。

駐停車需要が極端に多い地域（問屋街）……………

歩車共存道路は難しく、全く別の手法（リバーシブル等）が必要である。

- ・駐停車対策については、可動式ボラードを地元で組織的に管理できるとよいが、難しい。

## 【名古屋市】

### <事業実施箇所の選定>

- ・事業路線、ゾーンの設定にあたっては、次のような点に留意している。

住宅密集地

舗装の損傷度

◎事故率

◎交通弱者の集まる場所

一方通行の実施状況（事業の容易性）

- ・すでに交通規制が導入されている地域は事業化しやすい。

### <地元調整>

- ・予備調査に時間をかける。
- ・説明会では出なかった意見もあるので、必ず1戸ずつ回って確認する。
- ・説明会では、地元の9割は賛成でも、少数の反対者をかばい、案が通らない場合もある。
- ・工事にかかる前に、実際にラインを引いてテストをする。
- ・図面で軌跡を描いて通行が可能と予測される場合でも、実際に車を走らせると通行できないことがある。
- ・模型設置での確認は、路線数が多く不可能である。

### <手順>

①計画案の周知（パンフレット配布）…市内の事例を見て知っている人も多い

②基本パターンの決定

幅員構成、基本車道線形の検討

現況調査

③平面図の作成

車庫への出入り

消防車の走行性、消防活動の支障の有無

塵芥車の作業スペース

## 【浜松市】

- ・ゾーン規制、一方通行の方向等については、中心市街地交通管理計画懇談会で対処。

|        |   |          |
|--------|---|----------|
| 懇談会の構成 | ・ | 地元商店街    |
|        | ・ | 自治会      |
|        | ・ | 警察       |
|        |   | その他関連各機関 |

## 2.4 その他

今後は、8 m未満の狭幅員道路（単断面）の整備が課題である  
幅員の考え方等に、柔軟な運用が必要になる

### (1) 今後の方向

#### 【大阪市】

新規の取り組みとして、狭幅員の道路（幅員5.5～8 m）が密集した地区を整備したい。

#### <背景>

歩行者空間の整備状況（段付き歩道、コミュニティ道路整備）

- ・総道路延長（約3,800km）の1／3が整備済

道路幅員12m以上……………92%整備済

道路幅員8 m以上……………65%整備済

道路幅員6～8 m……………9%にとどまる

- ・生活道路の事故は横ばいである。

#### <メニュー(案)>

##### 交差点部

- ・ハンプ
- ・狭さく
- ・イメージハンプ
- ・減速舗装
- ・駒止め(ボラード等)
- ・自発光道路鋲
- ・道路照明灯の複灯化

##### 単路部

- ・ハンプ
- ・狭さく
- ・3 mに絞り込んだ狭さく
- ・イメージ歩道  
(外側線のカラー舗装化)
- ・駒止め(ボラード)
- ・連続道路照明灯

<事業化> 平成7年度より、2～4路線でモデル的に実施したい

<課題> ・上記の各構造と、関連法令との位置づけ

(例：ボラードを単断面道路に設置した場合の位置づけ、建築限界の考え方等)

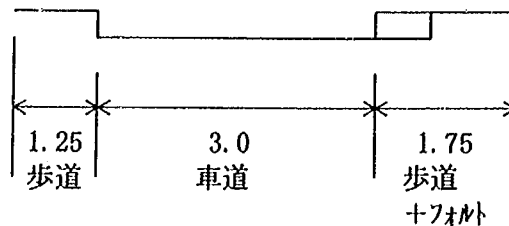
- ・車両の通行幅と交通量（一方通行・対面通行）
- ・歩行者等の通行空間の確保と駐停車車両対策
- ・自転車通行の多い場所の処理（大阪は自転車事故も多い）
- ・車両の優先通行の明確化

交互通行における狭さくの設置手法を検討中（対面したときの優先権が明確になるような構造）

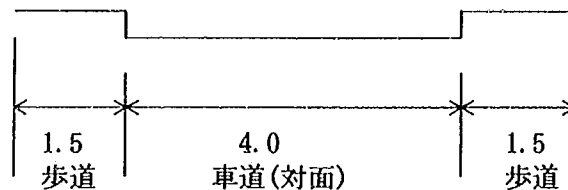
・ゾーン整備した場合のゾーン標識

<幅員構成の案案>

○一方通行（全幅6 m）



○対面通行（全幅7 m）



#### 【名古屋市】

6～6.5mの狭幅員道路（単断面）で要望が出てきており、交通安全事業としてコミュニティ道路化を考慮していきたいが、技術的に難しい。

<背景>

- (1) 新規路線の実施が困難となっている（交互通行の所が多い）。
- (2) 事業中路線は概ね幅員8 m、狭くても7.3m以上の道路がほとんど。
- (3) 連続性をもった整備をしていきたい。

<検討>

- ・単断面道路については、上名古屋地区で例がある。
- ・6.5m 道路で実施しようとする、次のような配分となってしまう。

| 全幅         | 6.5m   |
|------------|--------|
| 歩道         | 2 m    |
| フォルト       | 1 m    |
| 路肩の損失（電柱等） | 1 m以上  |
| 残（車道部）     | 2.5m以下 |

#### 【浜松市】

トランジットモール化を計画している。

ゾーン規制を行いたい。

<問題点>

- ・バス、タクシー等のみ進入可能としたトランジットモール化を計画しているが、都市計画道路が未整備であり、車両規制が行えない。
- ・対象道路は夙あげ大会の祭りの時に、練り歩く道路なので、車道の縮小が難しい。
- ・規制ゾーン内に駐車場（公共設置分含む）があり、規制が難しい。

(2) 採択基準、構造基準その他についての要望等

参考表－１・１７ 採択基準、構造基準その他についての要望一覧

| 都市名  | 要望の種類と内容                                                                                                                                                                                     |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 大阪市  | <p>&lt;構造基準等への要望等&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車道幅の問題<br/>車道幅を一律に決めてしまうのではなく、交通量と通る車（車種）との関係で運用ができないか。</li> <li>・標識、路面標示類の規定を改正してほしい。<br/>(法定外表示に地方交付金が使えない)</li> </ul>   |
| 名古屋市 | <p>&lt;採択基準への要望&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在コミュニティ道路の補助採択範囲は、歩道、車道の交差点部、車道のイメーハンプまでであるが、単路部も認めてほしい。<br/>(車道舗装も認めてほしい)</li> </ul>                                       |
| 浜松市  | <p>&lt;採択基準への要望&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備基準のグレードアップを要望する<br/>現基準（道路局の目安） ILB 7000円／㎡<br/>照明柱 50万円／基<br/>都市局は 一般の街路事業で通常価格の２倍程度まで、シンボルロード等では通常価格の５倍程度まで可能</li> </ul> |

## 参考資料－２ コミュニティ道路の現状調査結果一覧



\_\_\_\_\_

---



参考表-2・1 (2/3) コミュニティ道路の概況 (249路線の調査結果)

| 地域 |     |              | 自治体            | 路線名 | 場所    | 供用<br>年度 | 延長<br>延長 | 1-方<br>2断面<br>通行 | 1-方<br>2断面<br>分解 | 沿道状況 |    |    |   |    |     |      |    |    |    | 手法数<br>全 A-G |     | 手法数<br>A-E |     | 交通事故件数<br>(/年) |     | 交通速度 (km/h) |      | 交通量(台/12h) |     |      |
|----|-----|--------------|----------------|-----|-------|----------|----------|------------------|------------------|------|----|----|---|----|-----|------|----|----|----|--------------|-----|------------|-----|----------------|-----|-------------|------|------------|-----|------|
|    |     |              |                |     |       |          |          |                  |                  | 住居   | 商業 | 工業 | 他 | 歩道 | 自転車 | 速度制限 | 狭小 | 路面 | 交差 | 整備前          | 整備後 | 従/前        | 従/前 | 整備前            | 整備後 | 従/前         | 従/前  |            |     |      |
| 北陸 | 石川  | 太田寺本町2丁目線    | 石川県野々市市本町5丁目地内 | S62 | 240   | 2        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 3            | 2   | 2          | 0   | 0.00           | 33  | 25          | 0.76 | 585        | 293 | 0.50 |
| 中部 | 岐阜  | 神田町線         | 岐阜県岐阜市美濃町3丁目   | S61 | 327   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 1            | 1   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 岐阜  | 柳ヶ瀬通り線       | 岐阜県岐阜市柳ヶ瀬通6丁目  | H1  | 130   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 1            | 1   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 岐阜  | 高原本1号線       | 岐阜県大垣市本町1丁目    | H1  | 370   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 1            | 1   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 岐阜  | 東外側1号線       | 岐阜県大垣市東外側町1丁目  | S59 | 144   | 1        | 2        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 1            | 1   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 春日大塚6号線      | 静岡県清水市春日町      | S63 | 232   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 1   | 0          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 春日大塚6号線      | 静岡県清水市桜ヶ丘町     | H2  | 152.2 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 1            | 1   | 0          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 茶地入船2号線      | 静岡県清水市松原町      | H1  | 319.2 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 1   | 0          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 竹下町永来        | 静岡県清水市大塚町1丁目   | S63 | 288.7 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 3            | 2   | 0          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 竹下町永来        | 静岡県清水市本郷町      | H1  | 269.6 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 3            | 2   | 0          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 大和町柿師        | 静岡県清水市本郷町      | H2  | 203.7 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 2   | 0          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 大和町柿師        | 静岡県静岡市辻2丁目     | H3  | 269   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 2   | 3          | 1   | 0.33           |     |             |      |            |     |      |
| 中部 | 静岡  | 大和町柿師        | 静岡県静岡市辻2丁目     | H3  | 198   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 2   | 2          | 2   | 0.29           |     |             |      |            |     |      |
| 中部 | 静岡  | 竹下町茶屋1号線     | 静岡県清水市天神1丁目    | H2  | 300.2 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 2   | 7          | 2   |                |     |             |      |            |     |      |
| 中部 | 静岡  | 竹下町茶屋1号線     | 静岡県清水市辻2、4丁目   | H5  | 201.7 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 2   | 0          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 吉田町秋葉3号線     | 静岡県清水市秋吉町      | H3  | 108.8 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 1            | 1   | 0          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 吉田町秋葉3号線     | 静岡県清水市辻4丁目     | H4  | 401.9 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 2   | 1          | 0   | 0.00           |     |             |      |            |     |      |
| 中部 | 静岡  | 大和町矢倉        | 静岡県清水市吉代町・辻5丁目 | H4  | 390.4 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 2   | 0          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 大手町西条南       | 静岡県沼津市大手町      | S56 | 120.5 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 1   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 御幸町市場町       | 静岡県沼津市御幸町・市場前  | S57 | 320   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 1            | 1   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 神立30号線       | 静岡県浜松市神立町      | H1  | 266   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 1   | 1          | 0   | 0.00           | 40  | 30          | 0.75 | 391        | 234 | 0.60 |
| 中部 | 静岡  | 船越路子1号線      | 静岡県浜松市船越町      | H2  | 328   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 4            | 3   | 2          | 0   | 0.00           | 40  | 30          | 0.75 | 438        | 262 | 0.60 |
| 中部 | 静岡  | 東草深町北安東町     | 静岡県静岡市安東3丁目    | S61 | 127   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 1   | 1          | 0   | 0.00           |     |             |      |            |     |      |
| 中部 | 静岡  | 南町1丁目下島      | 静岡県静岡市南町       | S63 | 404   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 4            | 3   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 東町有東         | 静岡県静岡市小風3丁目    | H1  | 300   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 2   | 0          | 0   | 0.00           |     |             |      |            |     |      |
| 中部 | 静岡  | 常盤町3丁目南安南町   | 静岡県清水市清南町      | H3  | 820   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 1   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 静岡  | 駒形通2丁目川辺町2丁目 | 静岡県静岡市駒形通2丁目   | H4  | 259   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 1   | 0          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 愛知  | 市道六供康生1号線    | 愛知県岡崎市遠尺通3丁目   | S59 | 87.5  | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 1   | 1          | 0   | 0.50           |     |             |      |            |     |      |
| 中部 | 愛知  | 市道愛宕寺前線      | 愛知県津島市御原町2丁目   | S60 | 644.5 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 1   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 愛知  | 市道旧城線        | 愛知県豊田市長元町・喜多町  | S58 | 332.5 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 1   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 愛知  | 市道中田旧城1号線    | 愛知県豊田市長元町・喜多町  | S61 | 920.8 | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 2            | 1   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 愛知  | 市道中田旧城1号線    | 愛知県豊田市長元町・喜多町  | H2  | 620   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 5            | 4   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 愛知  | 市道永来2号線      | 愛知県西尾市永来3・4丁目  | H1  | 194   | 2        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 4            | 2   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 愛知  | 市道河内町小松町5号線  | 愛知県豊橋市河内町      | S62 | 343   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 3            | 2   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 愛知  | 市道松葉町駅前大通4号線 | 愛知県豊橋市松葉町2丁目   | H1  | 257   | 1        | 1        | 1                | 1                | 1    | 1  | 1  | 1 | 1  | 1   | 1    | 1  | 1  | 1  | 3            | 2   | 1          | 0   | 0              | 0   | 0           | 0    | 0          | 0   | 0    |
| 中部 | 名古屋 |              |                |     |       |          |          |                  |                  |      |    |    |   |    |     |      |    |    |    |              |     |            |     |                |     |             |      |            |     |      |



参考表-2・1 (3/3) コミュニティ道路の概況 (249路線の調査結果)

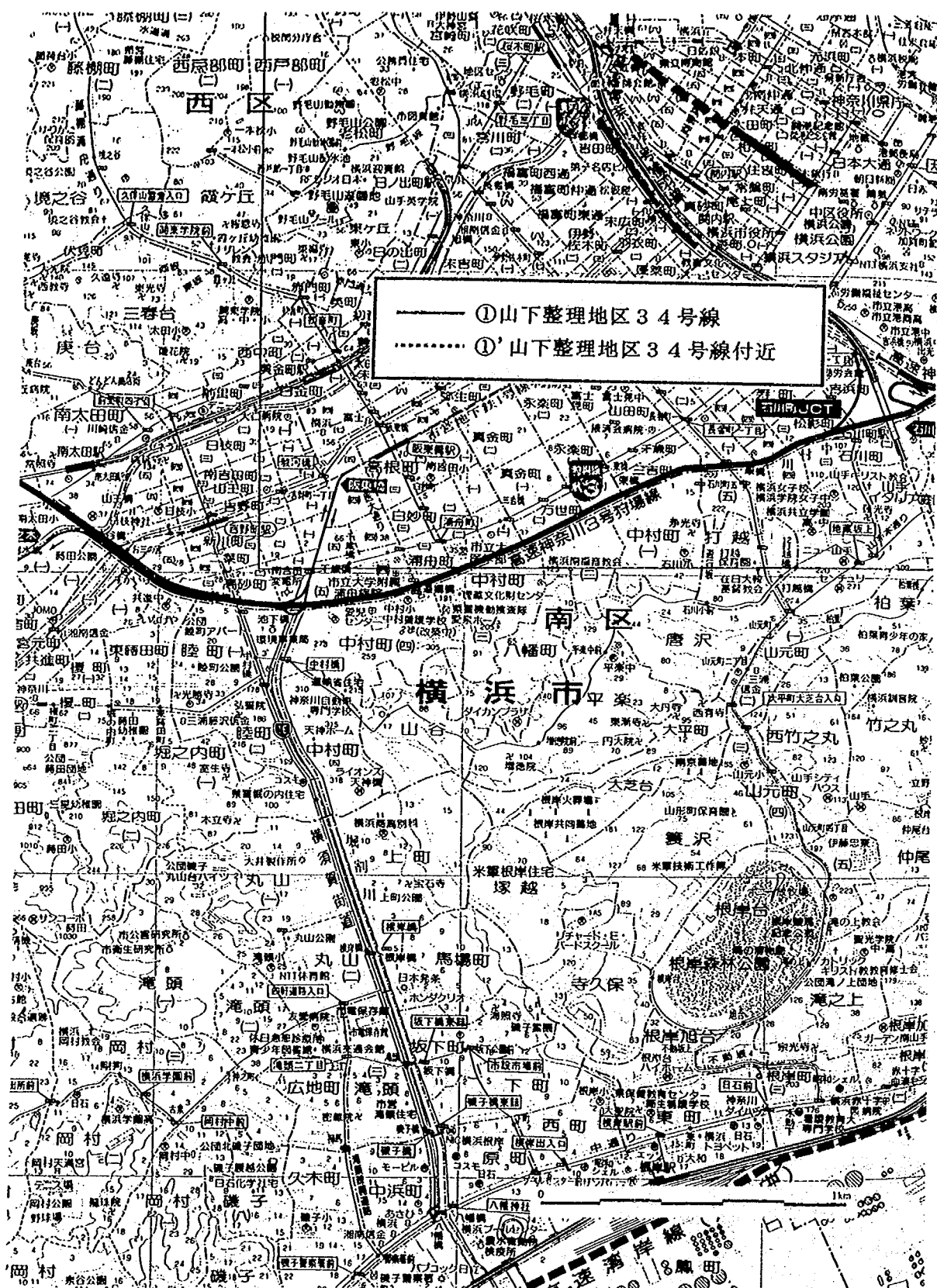
| 地域 | 自治体  | 路線名          | 通所             | 供用<br>年度 | 延長<br>m | 1-方<br>2断面<br>通行 | 1-方<br>2断面<br>分離 | 道路状況 |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 手法数<br>全 A-G | 手法数<br>A-E | 交通事故件数 (1/年) |     |     | 交通速度 (km/h) |     |     | 交通量 (台/12h) |      |      |
|----|------|--------------|----------------|----------|---------|------------------|------------------|------|----|----|---|----|-----|----|----|----|----|--------------|------------|--------------|-----|-----|-------------|-----|-----|-------------|------|------|
|    |      |              |                |          |         |                  |                  | 住宅   | 商業 | 工業 | 他 | 歩道 | 自転車 | バス | 乗車 | 路面 | 交差 |              |            | 整備前          | 整備後 | 後/前 | 整備前         | 整備後 | 後/前 | 整備前         | 整備後  | 後/前  |
| 中国 | 広島市  | 南4区338号線     | 広島市南区宮前町一丁目    | S58      | 255     | 1                | 1                | 1    |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     | 645         |      |      |
| 中国 | 広島市  | 中3区132号線     | 広島市中区船入川口町     | S59      | 144     | 1                | 1                | 1    |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     | 947         |      |      |
| 中国 | 広島市  | 西4区255号線     | 広島市西区草津東一丁目    | S61      | 273     | 1                | 1                | 1    |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 3            | 2          |              |     |     |             |     |     | 1036        |      |      |
| 中国 | 広島市  | 中1区28号線      | 広島市中区島中町       | H1       | 150     | 1                | 1                | 1    |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     | 616         |      |      |
| 四国 | 徳島県  | 徳島市南3号線      | 徳島県徳島市南町       | H3       | 200     | 1                | 1                | 1    |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 四国 | 愛媛県  | 南3号線         | 愛媛県松山市春日町      | S58      | 270     | 1                | 1                | 1    |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 四国 | 愛媛県  | 宮前25号線       | 愛媛県松山市緑川2丁目    | S57      | 280     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 四国 | 愛媛県  | 新居浜市道築本所線    | 愛媛県新居浜市築本町     | H1       | 245.15  | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 四国 | 高知県  | 高知市2号線       | 高知県高知市南町       | H4       | 200     | 2                | 2                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 福岡県  | 栄町一丁目日本町2丁目線 | 福岡県大牟田市栄町      | S62      | 68      | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 福岡県  | 下町瀬池線        | 福岡県筑紫野市二丁目     | S62      | 287     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 福岡県  | 城南A338号線     | 福岡県久留米市城南町     | H3       | 173     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 福岡県  | 城南A322号線     | 福岡県久留米市城南町     | H4       | 240     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 若松区深町2丁目     | 北九州市小倉北区城内     | S58      | 600     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 城内2号線        | 北九州市小倉北区城内     | S58      | 650     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 筒井1号線        | 北九州市八幡西区筒井町    | S58      | 430     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 柳町4号線        | 北九州市門司区柳町一丁目   | S59      | 400     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 3            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 黒崎14号線       | 北九州市八幡西区黒崎二丁目  | S59      | 200     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 中原西27号線      | 北九州市戸畑区中原西一丁目  | S59      | 380     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 石坪町5号線       | 北九州市八幡東区石坪町    | S59      | 720     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 石坪町10号線      | 北九州市八幡東区石坪町    | S59      | 310     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 老松町1号線       | 北九州市門司区老松町     | S60      | 370     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 黒崎5号線        | 北九州市八幡西区黒崎一丁目  | S60      | 190     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 片野8号線        | 北九州市小倉北区三萩野二丁目 | S61      | 600     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 沢見9号線        | 北九州市戸畑区沢見一丁目   | S61      | 600     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 東王子町1号線      | 北九州市八幡西区東王子町   | S63      | 650     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 平野12号線       | 北九州市八幡東区平野二丁目  | S63      | 330     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 本町38号線       | 北九州市若松区本町三丁目   | H1       | 160     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 萩原32号線       | 北九州市八幡西区萩原三丁目  | H1       | 280     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 3            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 萩原33号線       | 北九州市八幡西区萩原三丁目  | H1       | 390     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 3            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 中央6号線        | 北九州市八幡東区中央一丁目  | H1       | 160     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 本町6号線        | 北九州市若松区本町一丁目   | H2       | 210     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 中央3号線        | 北九州市八幡東区中央一丁目  | H2       | 300     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 本町39号線       | 北九州市若松区本町三丁目   | H3       | 210     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 北九州市 | 桃園7号線        | 北九州市八幡東区桃園一丁目  | H3       | 240     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 福岡市  | 市道野間3163号線   | 福岡市南区野間1丁目地内   | S59      | 240     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 福岡市  | 市道荒戸1187号線   | 福岡市中央区荒戸3丁目地内  | S59      | 227.5   | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 3            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 福岡市  | 市道西新783号線    | 福岡市早良区西新1丁目地内  | S60      | 318     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 3            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 福岡市  | 市道天神22号線     | 福岡市中央区天神2丁目地内  | S62      | 340     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     | 2090        | 2208 | 1.06 |
| 九州 | 熊本県  | 南2丁目3丁目第1号   | 熊本県熊本市南3丁目     | S58      | 323     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     | 2373        | 1850 | 0.78 |
| 九州 | 熊本県  | 東町第13号       | 熊本県熊本市東町       | H3       | 235     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 熊本県  | 東町第14号       | 熊本県熊本市東町       | H3       | 235     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 大分県  | 市道府内町線       | 大分県竹田市大字竹田町    | S56      | 302     | 2                | 2                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 大分県  | 中島東西4号線      | 大分県大分市中島西      | H3       | 767     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 3            | 2          |              |     |     |             |     |     | 950         | 536  | 0.56 |
| 九州 | 大分県  | 城崎泉町線        | 大分県大分市中島中央     | H4       | 377     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     | 1200        | 294  | 0.25 |
| 九州 | 宮崎県  | 幸町山下線        | 宮崎県延岡市幸町       | H1       | 160     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 宮崎県  | 一ヶ岡2号線       | 宮崎県延岡市一ヶ岡      | H2       | 300     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 九州 | 宮崎県  | 植木3-1号線      | 宮崎県宮崎市植木       | H3       | 220     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 沖縄 | 那覇市  | 那覇市道泉崎7号線    | 沖縄県那覇市泉崎1丁目    | S58      | 306     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 2            | 2          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |
| 沖縄 | 沖縄県  | 糸満市道西崎13号線   | 沖縄県糸満市西崎町      | S59      | 318     | 1                | 1                |      |    |    |   |    |     |    |    |    |    | 1            | 1          |              |     |     |             |     |     |             |      |      |



### 参考資料－3 現地調査路線の項目別調査結果







参考図-3・2 山下整理地区34号の位置図

参考表-3・1 山下整理地区34号線の調査結果(1/2)

| □調査日時        | 1995. 4. 27(木) 10:20                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                 |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----|-----|-----------|---|--|--------------|-----------|-----------------|------|---|------|--------------|------|---------|--|--|--|
| □交通規制状況      | <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">一方通行</div> ・ 対面通行<br>規制速度: 30km/h<br>標識 : 駐車禁止、自転車の歩道通行可、他<br>その他 :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                 |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| □沿道状況        | 住居・ <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">商業</div> ・ 工業 ・ その他<br>沿道施設: 飲食店、月極駐車場                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                 |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| □デバイス状況      | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">種類</th><th style="width: 33%;">形状</th><th style="width: 33%;">その他</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>狭さく(交差点部)</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>ボラート(固定式-鋼製)</td><td>H=70~80cm</td><td>一部の出入口部は可動式ボラート</td></tr> <tr> <td>クランク</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>イメージハブ(交差点部)</td><td>カー舗装</td><td>交差道路に設置</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>その他 : ・ クランクによるバトリ操作はほとんどない<br/>           ・ カー舗装により交差道路側から交差点位置がわかる(イメージハブの役割)</p> | 種類              | 形状  | その他 | 狭さく(交差点部) |   |  | ボラート(固定式-鋼製) | H=70~80cm | 一部の出入口部は可動式ボラート | クランク |   |      | イメージハブ(交差点部) | カー舗装 | 交差道路に設置 |  |  |  |
| 種類           | 形状                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | その他             |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| 狭さく(交差点部)    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                 |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| ボラート(固定式-鋼製) | H=70~80cm                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 一部の出入口部は可動式ボラート |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| クランク         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                 |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| イメージハブ(交差点部) | カー舗装                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 交差道路に設置         |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                 |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| □歩道状況        | 車道との段差: 3~5cm<br>巻き込み部 : 切り下げ<br>出入口 : 段差はそのまま                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                 |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| □植栽状況        | 設置位置: 植栽なし<br>樹種 :<br>その他 :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                 |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| □交通状況        | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">種類</th><th style="width: 33%;">交通量</th><th style="width: 33%;">速度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人</td><td>少</td><td></td></tr> <tr> <td>自転車</td><td>少</td><td></td></tr> <tr> <td>車</td><td>多</td><td>速度低下</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>その他 : ・ 交差点部の優先路線が不明確。お互いに譲り合っている。<br/>           ・ 並行した路地(車両進入禁止)の方が、歩行者が多い。</p>                                                                                                     | 種類              | 交通量 | 速度  | 人         | 少 |  | 自転車          | 少         |                 | 車    | 多 | 速度低下 |              |      |         |  |  |  |
| 種類           | 交通量                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 速度              |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| 人            | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                 |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| 自転車          | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                 |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| 車            | 多                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 速度低下            |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                 |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |
| □駐停車状況       | 車両 : 荷下ろし車両等の駐停車あり<br>自転車 : ほとんどなし<br>その他 : パーキングメーターなし                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                 |     |     |           |   |  |              |           |                 |      |   |      |              |      |         |  |  |  |

参考表－３・１ 山下整理地区34号線の調査結果(2/2)

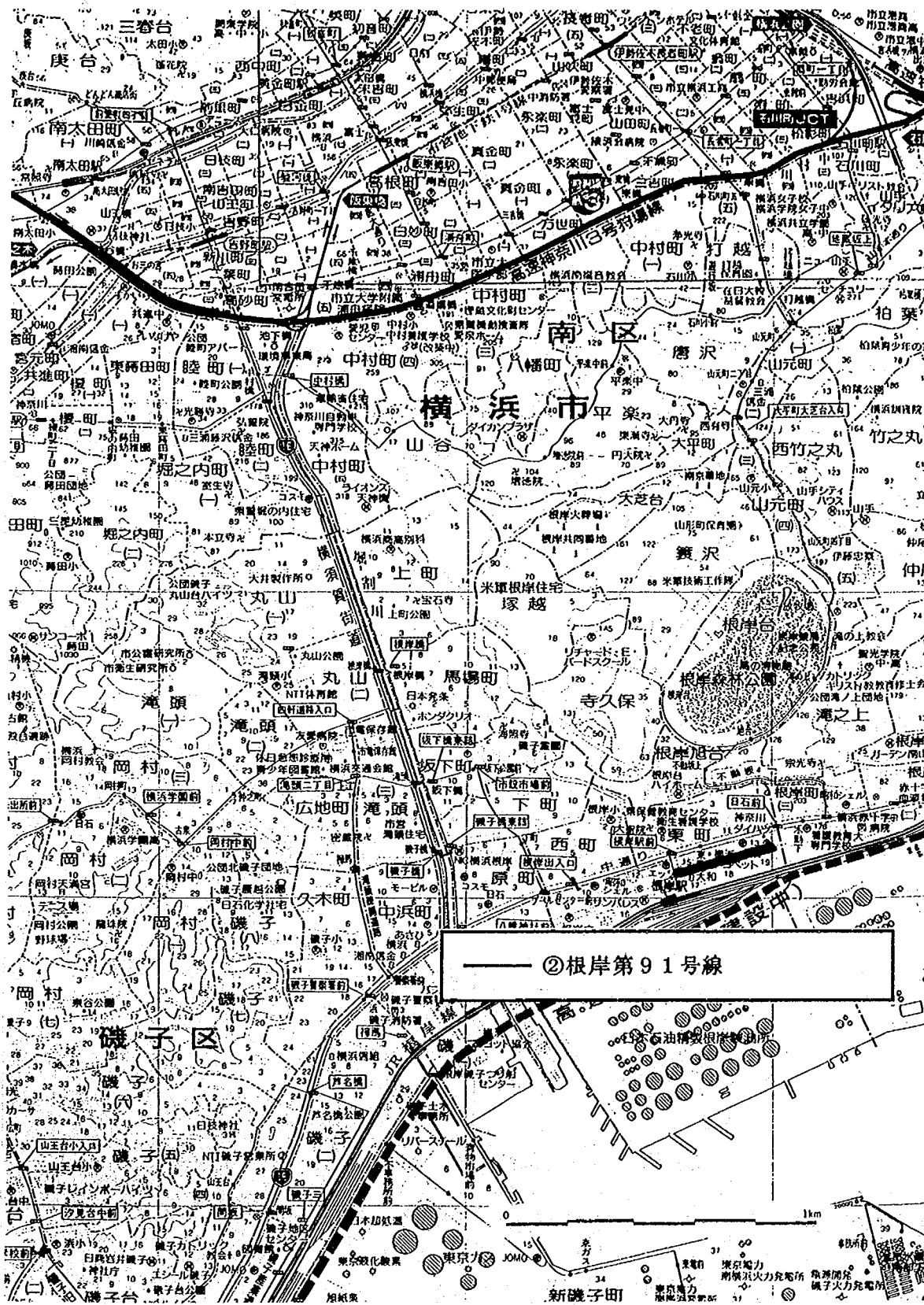
| <input type="checkbox"/> ストリートファニチャー等の状況 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th><th>状況</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>照明</td><td>シンボリックに設置（丁名を明示）</td></tr> <tr> <td>地名（町名）案内</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>その他：・歩道上に飲食店の看板が置かれており、通行の障害となっている。<br/>・電線の地中化</p> | 種類 | 状況 | 照明 | シンボリックに設置（丁名を明示） | 地名（町名）案内 |  |  |  |
|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|------------------|----------|--|--|--|
| 種類                                       | 状況                                                                                                                                                                                                                                                                     |    |    |    |                  |          |  |  |  |
| 照明                                       | シンボリックに設置（丁名を明示）                                                                                                                                                                                                                                                       |    |    |    |                  |          |  |  |  |
| 地名（町名）案内                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                        |    |    |    |                  |          |  |  |  |
|                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                        |    |    |    |                  |          |  |  |  |
| <input type="checkbox"/> ポケットパーク等        | なし                                                                                                                                                                                                                                                                     |    |    |    |                  |          |  |  |  |
| <input type="checkbox"/> 車両運転感覚          | <p>幅員：十分余裕がある。</p> <p>前方見通し：良好。但し、看板、標識等が煩雑な印象。</p> <p>主な減速箇所：交差点部。また駐停車車両等のすり抜けのためにハットル操作が必要となる</p> <p>その他：・道路構造（デバイス等）によるハットル操作はほとんどなく、速度抑制効果はないと考えられる。<br/>・違法駐車がフォロの役割を果たし速度抑制効果がある。</p>                                                                           |    |    |    |                  |          |  |  |  |
| <input type="checkbox"/> 歩行感覚            | <p>・歩行者は歩道を通行。</p> <p>・一部の交差道路は、時間指定で歩行者専用道化するようである。</p>                                                                                                                                                                                                               |    |    |    |                  |          |  |  |  |
| <input type="checkbox"/> 自転車走行感覚         | <p>・自転車走行箇所の指定はない（歩道、車道のいずれを走るのか不明）</p> <p>・多くは車道を通行。</p>                                                                                                                                                                                                              |    |    |    |                  |          |  |  |  |
| <input type="checkbox"/> その他             | <p>・車道部をカー舗装（アスファルトの骨材に砕レンガを使用し、ボラードを統一タイプにすることでイメージづくりを図っている。</p> <p>・歩道はブロック舗装（インターlockingブロック）。自転車走行では振動はほとんどない。</p>                                                                                                                                                |    |    |    |                  |          |  |  |  |

参考表-3・2 山下整理地区34号線付近の調査結果(1/2)

| □調査日時                                      | 1995. 4. 27(木) 10:20                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----|-----|-----------|---|--|--------------|-----------|--|--------|---|------|----------------------------------|--|--|---------------|------|---------|--------------------------------------------|--|--|
| □交通規制状況                                    | <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">一方通行</div> ・ 対面通行<br>規制速度: 30km/h<br>標識 : 駐車禁止、パーキングマーク(時間制)、他<br>その他 :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| □沿道状況                                      | 住居 ・ <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">商業</div> ・ 工業 ・ その他<br>沿道施設:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| □デバイス状況                                    | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">種類</th><th style="width: 33%;">形状</th><th style="width: 33%;">その他</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>狭さく(交差点部)</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>ポラード(固定式-鋼製)</td><td>H=70~80cm</td><td></td></tr> <tr> <td>駐車スペース</td><td></td><td>左側のみ</td></tr> <tr> <td>クランク</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>イメージパップ(交差点部)</td><td>カー舗装</td><td>交差道路に設置</td></tr> <tr> <td colspan="3">           その他 : パーキングマークが多数設置され、路上駐車車両が70%の役割を果たしている         </td></tr> </tbody> </table> | 種類      | 形状  | その他 | 狭さく(交差点部) |   |  | ポラード(固定式-鋼製) | H=70~80cm |  | 駐車スペース |   | 左側のみ | クランク                             |  |  | イメージパップ(交差点部) | カー舗装 | 交差道路に設置 | その他 : パーキングマークが多数設置され、路上駐車車両が70%の役割を果たしている |  |  |
| 種類                                         | 形状                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | その他     |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| 狭さく(交差点部)                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| ポラード(固定式-鋼製)                               | H=70~80cm                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| 駐車スペース                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 左側のみ    |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| クランク                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| イメージパップ(交差点部)                              | カー舗装                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 交差道路に設置 |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| その他 : パーキングマークが多数設置され、路上駐車車両が70%の役割を果たしている |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| □歩道状況                                      | 車道との段差: 3~5cm<br>巻き込み部 : 切り下げ<br>出入口 : 段差はそのまま                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| □植栽状況                                      | 設置位置: 植栽なし<br>樹種 :<br>その他 :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| □交通状況                                      | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">種類</th><th style="width: 33%;">交通量</th><th style="width: 33%;">速度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人</td><td>少</td><td></td></tr> <tr> <td>自転車</td><td>少</td><td></td></tr> <tr> <td>車</td><td>多</td><td>速度低下</td></tr> <tr> <td colspan="3">           その他 : 交差点部の優先路線が不明確。お互いに譲り合っている。         </td></tr> </tbody> </table>                                                                                                                                               | 種類      | 交通量 | 速度  | 人         | 少 |  | 自転車          | 少         |  | 車      | 多 | 速度低下 | その他 : 交差点部の優先路線が不明確。お互いに譲り合っている。 |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| 種類                                         | 交通量                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 速度      |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| 人                                          | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| 自転車                                        | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| 車                                          | 多                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 速度低下    |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| その他 : 交差点部の優先路線が不明確。お互いに譲り合っている。           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |
| □駐停車状況                                     | 車両 : 駐車スペース上の駐停車多数<br>自転車 : ほとんどなし<br>その他 : パーキングマーク有り                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |         |     |     |           |   |  |              |           |  |        |   |      |                                  |  |  |               |      |         |                                            |  |  |

参考表－３・２ 山下整理地区34号線付近の調査結果(2/2)

|                  |                                                                                                                                                  |               |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| □ストリートファニチャー等の状況 | 種類                                                                                                                                               | 状況            |
|                  | 照明                                                                                                                                               | シンボルの (丁名を明示) |
|                  |                                                                                                                                                  |               |
|                  | その他 : ・電線の地中化                                                                                                                                    |               |
| □ポケットパーク等        | なし                                                                                                                                               |               |
| □車両運転感覚          | <p>幅員 : 十分余裕がある。但し、駐車車両のすり抜けにハドル操作が必要。</p> <p>前方見通し : パーキングの駐車車両により不良</p> <p>主な減速箇所: 交差点部。駐車車両すり抜け時。</p> <p>その他 : 駐車車両がフォアの役割を果たし、速度抑制効果が大きい</p> |               |
| □歩行感覚            | ・歩行者は歩道を通行。                                                                                                                                      |               |
| □自転車走行感覚         | <p>・自転車走行箇所の指定はない(歩道、車道のいずれを走るのか不明)</p> <p>・多くは車道を通行。</p>                                                                                        |               |
| □その他             | <p>・車道部をカー舗装(アスファルトの骨材に砕レンガを使用し、ボラードを統一タイプにすることでイメージづくりを図っている。</p> <p>・歩道はブロック舗装(インターロッキングブロック)。自転車走行では振動はほとんどない。</p>                            |               |

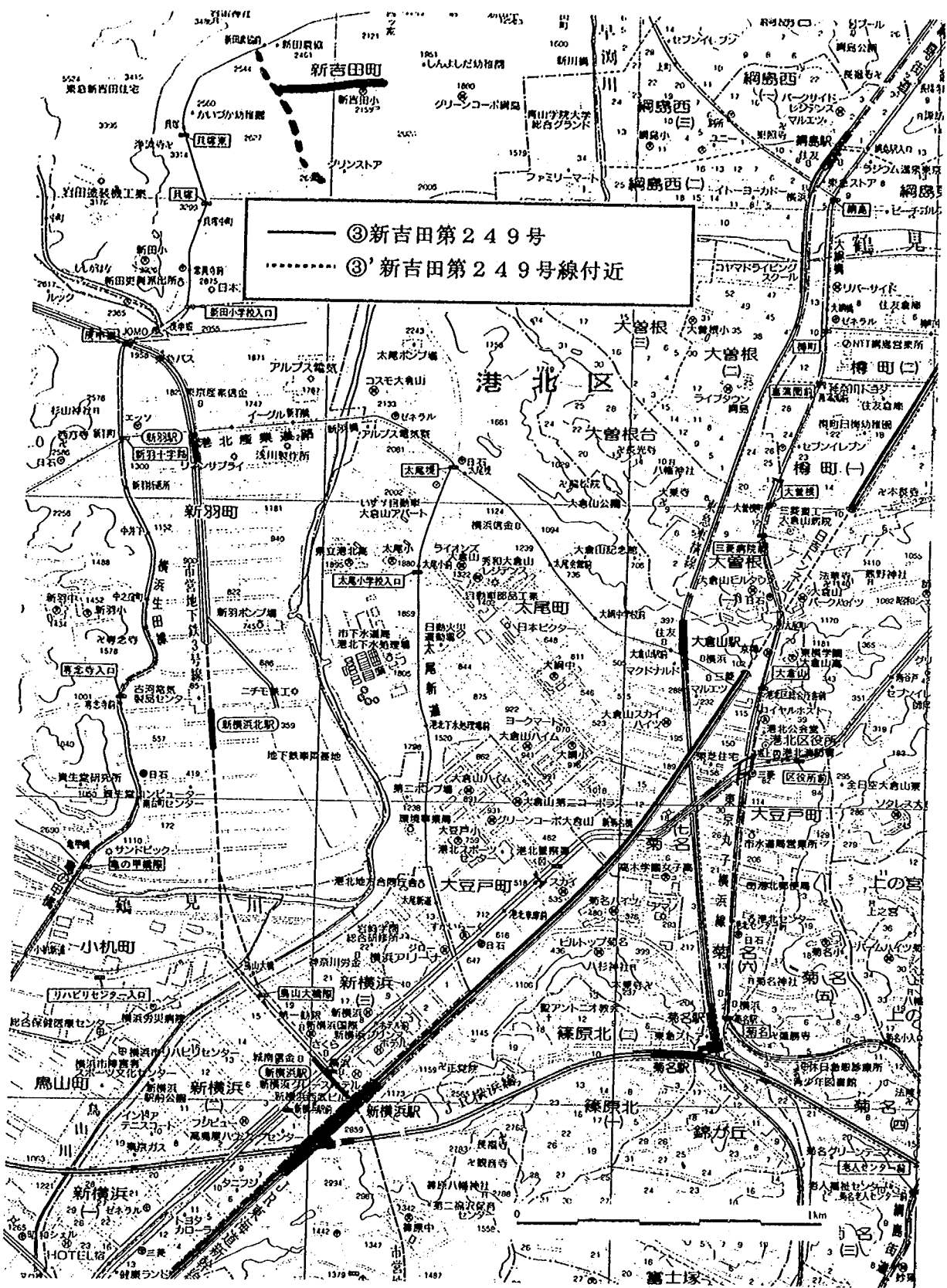


参考表-3・3 根岸第91号線の調査結果(1/2)

| □調査日時        | 1995. 4. 27(木) 12:20                                                                                                                                                                                                                                                                                |                          |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--|----|-----|-----|-------|-----------------|--|--------------|---|---------|---|---|--------------------------|
| □交通規制状況      | <input checked="" type="checkbox"/> 一方通行 ・ 対面通行<br>規制速度: 表示なし<br>標識 : 駐車禁止<br>その他 : 交差道路に対して優先となっている                                                                                                                                                                                                |                          |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
| □沿道状況        | <input checked="" type="checkbox"/> 住居 ・ <input checked="" type="checkbox"/> 商業 ・ 工業 ・ その他<br>沿道施設: JR根岸駅、大型スーパーマーケット                                                                                                                                                                               |                          |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
| □デバイス状況      | <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th><th>形状</th><th>その他</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>スラローム</td><td>張り出し部に植栽又は照明を設置</td><td></td></tr> <tr> <td>ボラード(固定式-鋼製)</td><td></td><td>デザインを統一</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>その他 :</p>                    |                          |  | 種類 | 形状  | その他 | スラローム | 張り出し部に植栽又は照明を設置 |  | ボラード(固定式-鋼製) |   | デザインを統一 |   |   |                          |
| 種類           | 形状                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | その他                      |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
| スラローム        | 張り出し部に植栽又は照明を設置                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                          |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
| ボラード(固定式-鋼製) |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | デザインを統一                  |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                          |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
| □歩道状況        | 車道との段差: 5cm<br>巻き込み部 : 切り下げ<br>出入口 : 段差はそのまま。(ボラード間隔が粗)                                                                                                                                                                                                                                             |                          |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
| □植栽状況        | 設置位置: 低木は沿道沿いに密に配置。高木はまばら<br>樹種 : 低木、高木<br>その他 :                                                                                                                                                                                                                                                    |                          |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
| □交通状況        | <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th><th>交通量</th><th>速度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人</td><td>多</td><td></td></tr> <tr> <td>自転車</td><td>多</td><td></td></tr> <tr> <td>車</td><td>少</td><td>慣れた車両は高速走行<br/>ほとんどの車両は低速</td></tr> </tbody> </table> <p>その他 : 交差点部は優先となっているためほとんど減速しない</p> |                          |  | 種類 | 交通量 | 速度  | 人     | 多               |  | 自転車          | 多 |         | 車 | 少 | 慣れた車両は高速走行<br>ほとんどの車両は低速 |
| 種類           | 交通量                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 速度                       |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
| 人            | 多                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                          |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
| 自転車          | 多                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                          |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
| 車            | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 慣れた車両は高速走行<br>ほとんどの車両は低速 |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |
| □駐停車状況       | 車両 : なし(駐車スペースなし)<br>自転車 : なし<br>その他 : 駅前及び大規模スーパー付近であるが、この路線には路上駐輪はなかった(駅ローターの反対側には駐輪多少有り)                                                                                                                                                                                                         |                          |  |    |     |     |       |                 |  |              |   |         |   |   |                          |

参考表－３・３ 根岸第91号線の調査結果(2/2)

| <input type="checkbox"/> ストリートファニチャー等の状況 | <table border="1"> <tr> <th data-bbox="440 277 807 315">種類</th><th data-bbox="807 277 1355 315">状況</th></tr> <tr> <td data-bbox="440 315 807 360">照明</td><td data-bbox="807 315 1355 360">約50m毎</td></tr> <tr> <td data-bbox="440 360 807 555"></td><td data-bbox="807 360 1355 555"></td></tr> </table> <p>その他：・電柱がなかったが、付近の民家は大型マンションのため、別路線から電線を引いているとも考えられる。(変電器は1器見られたのみ)</p> | 種類 | 状況 | 照明 | 約50m毎 |  |  |
|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|-------|--|--|
| 種類                                       | 状況                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |    |    |    |       |  |  |
| 照明                                       | 約50m毎                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |    |    |    |       |  |  |
|                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |    |    |    |       |  |  |
| <input type="checkbox"/> ボットパーク等         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・マンションとの境部（おそらく民地）に小公園があった。</li> <li>・セトバック部を歩道として継ぎ足している。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                       |    |    |    |       |  |  |
| <input type="checkbox"/> 車両運転感覚          | <p>幅員：狭くはないが、スラロームにあわせてハットル操作する<br/>         前方見通し：良好<br/>         主な減速箇所：交差点部で減速。スラロームにより低速走行。</p> <p>その他：・慣れた運転者なら高速走行が可能。<br/>         ・自転車の通行中は速度が低下すると考えられる。</p>                                                                                                                                                                                                              |    |    |    |       |  |  |
| <input type="checkbox"/> 歩行感覚            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者は歩道を通行。</li> <li>・スラロームの形状により部分的に歩道幅がせまい。</li> <li>・植栽は手入れされており、整然としている。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                     |    |    |    |       |  |  |
| <input type="checkbox"/> 自転車走行感覚         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・車道を通行（歩道が部分的に狭くなっているためと考えられる）。</li> <li>・ボラードや植栽が密なため、歩道から車道への進路変更は容易でない。</li> <li>・標識等による走行位置の指定はない。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                           |    |    |    |       |  |  |
| <input type="checkbox"/> その他             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・端部は駅パーラーであり、並行して北側に国道、南側にJR根岸線があることから通過交通及び交差道路の交通量が少ないと考えられる。</li> <li>・歩道はブロック舗装（自転車走行時に振動はない）</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                |    |    |    |       |  |  |



参考図-3・4 新吉田第249号線の位置図

参考表-3・4 新吉田第249号線の調査結果(1/2)

| □調査日時         | 1995. 4. 27(木) 13:30                                                                                                                                                                                                                                                                                        |          |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----|-----|------|-----------------|--|---------------|---|--|---|---|----------|
| □交通規制状況       | <div> <div>一方通行</div> <div>・ 対面通行</div> </div> 規制速度: 表示なし<br>標識 : 駐車禁止、自転車の歩道通行可、他<br>その他 : スクールゾーン                                                                                                                                                                                                         |          |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
| □沿道状況         | <div> <div>住居</div> <div>・ 商業</div> <div>・ 工業</div> <div>・ その他</div> </div> 沿道施設: 小学校                                                                                                                                                                                                                       |          |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
| □デバイス状況       | <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th><th>形状</th><th>その他</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>クランク</td><td>張り出し部に高木又は照明を設置</td><td></td></tr> <tr> <td>ポラード (固定式-鋼製)</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> その他 :                                          | 種類       | 形状  | その他 | クランク | 張り出し部に高木又は照明を設置 |  | ポラード (固定式-鋼製) |   |  |   |   |          |
| 種類            | 形状                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | その他      |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
| クランク          | 張り出し部に高木又は照明を設置                                                                                                                                                                                                                                                                                             |          |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
| ポラード (固定式-鋼製) |                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |          |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |          |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
| □歩道状況         | 車道との段差: 3cm程度<br>巻き込み部 : 切り下げ<br>出入口 : 段差そのまま                                                                                                                                                                                                                                                               |          |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
| □植栽状況         | 設置位置:<br>樹種 : 高木を配置<br>その他 :                                                                                                                                                                                                                                                                                |          |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
| □交通状況         | <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th><th>交通量</th><th>速度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人</td><td>中程度</td><td></td></tr> <tr> <td>自転車</td><td>多</td><td></td></tr> <tr> <td>車</td><td>多</td><td>押さえ気味に走行</td></tr> </tbody> </table> その他 : ・車両は、自転車が車道を走行するため低速で走行。<br>・交差点では、優先方向がわかりにくいいため減速する。 | 種類       | 交通量 | 速度  | 人    | 中程度             |  | 自転車           | 多 |  | 車 | 多 | 押さえ気味に走行 |
| 種類            | 交通量                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 速度       |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
| 人             | 中程度                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |          |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
| 自転車           | 多                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |          |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
| 車             | 多                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 押さえ気味に走行 |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |
| □駐停車状況        | 車両 : ほとんどない<br>自転車 : なし<br>その他 : 小学校の周囲道であり、駐車スペースはない                                                                                                                                                                                                                                                       |          |     |     |      |                 |  |               |   |  |   |   |          |

参考表-3・4 新吉田第249号線の調査結果(2/2)

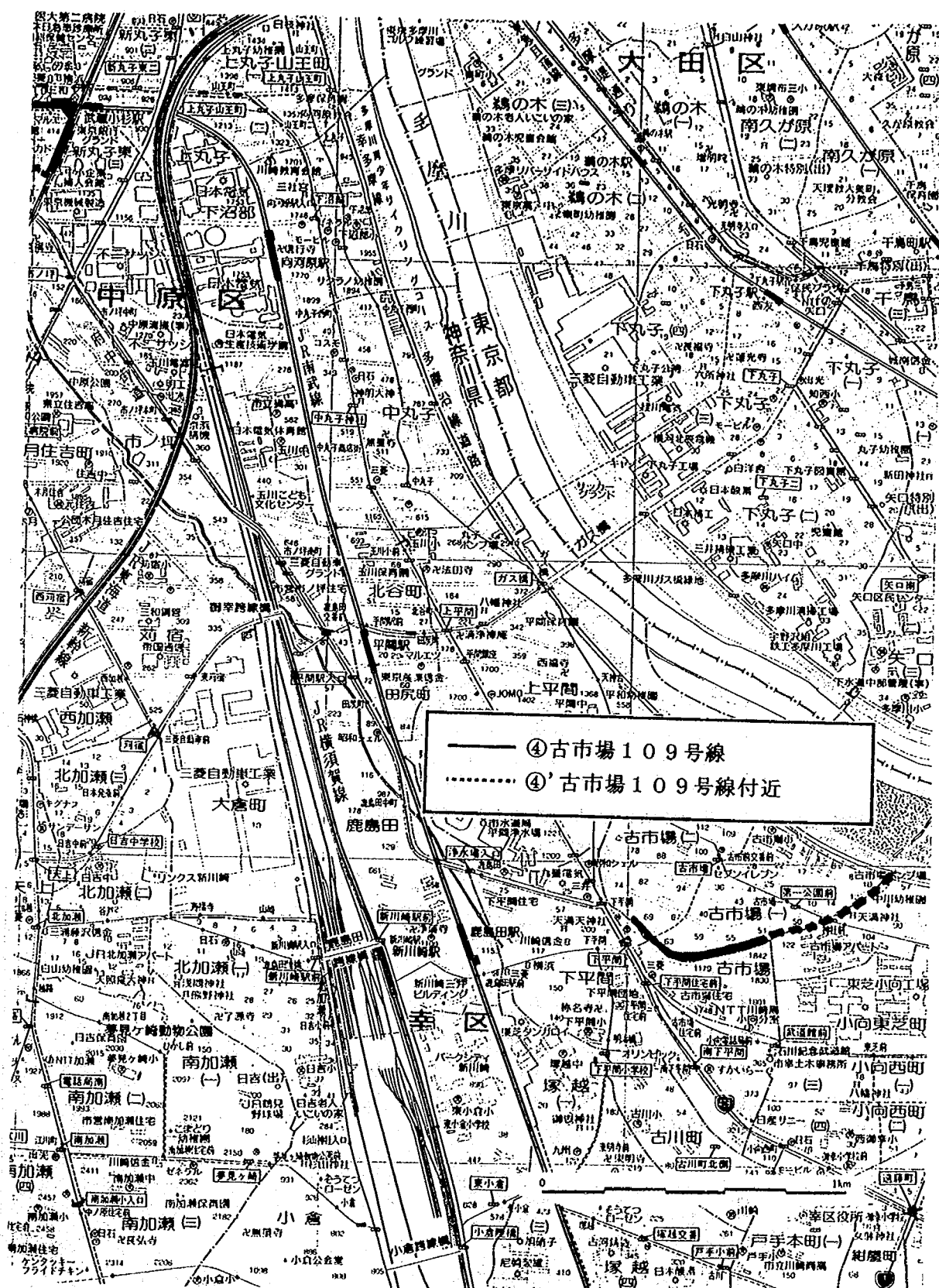
|                  |                                                                                                            |                  |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| □ストリートファニチャー等の状況 | 種類                                                                                                         | 状況               |
|                  | 照明                                                                                                         |                  |
|                  | ベンチ（コンクリート製）                                                                                               | 小学校の塀がベンチ状になっている |
|                  |                                                                                                            |                  |
|                  | その他：                                                                                                       |                  |
| □ポケットパーク等        | なし                                                                                                         |                  |
| □車両運転感覚          | 幅員：狭くはないがクランクに合わせてハンドル操作を行う。<br>前方見通し：良好<br>主な減速箇所：交差点で極端に減速。違法駐車車両のすり抜け時に減速する。<br>その他：自転車が車道を走行中は低速走行となる。 |                  |
| □歩行感覚            | ・歩行者は歩道を通行。<br>・幅員が不十分で電柱等が通行の障害となっている。                                                                    |                  |
| □自転車走行感覚         | ・車道を通行（歩道幅がそれほど広くないためと考えられる）                                                                               |                  |
| □その他             | ・交差する道路も一方通行の規制がなされている。（スクルーパー）<br>・歩道はブロック舗装。（自転車通行による振動はない）                                              |                  |

参考表-3・5 新吉田第249号線付近の調査結果(1/2)

| □調査日時                    | 1995. 4. 27(木) 13:30                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                     |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----|-----|-------|---------------------------|---------------------|--------------------------|---|-----------|---|---|------|--|--|--|
| □交通規制状況                  | <div> <div>一方通行</div> <div>・ 対面通行</div> </div> 規制速度: 表示なし<br>標識 : なし<br>その他 :                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                     |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
| □沿道状況                    | <div> <div>住居</div> <div>・ 商業</div> <div>・ 工業</div> <div>・ その他</div> </div> 沿道施設: 小公園                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                     |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
| □デバイス状況                  | <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th><th>形状</th><th>その他</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>スラローム</td><td>一部の張り出し部には<br/>植栽。その他はボラード</td><td>車道の端部は石畳状<br/>ブロック舗装</td></tr> <tr> <td>イメージハンブ<br/>ボラード (固定式-鋼製)</td><td></td><td>石畳状ブロック舗装</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>その他 : 屈曲度が非常に大きいスラロームで、端部石畳状ブロック舗装部の形状の工夫により、見た目にも屈曲が大きく感じる。</p> | 種類                  | 形状  | その他 | スラローム | 一部の張り出し部には<br>植栽。その他はボラード | 車道の端部は石畳状<br>ブロック舗装 | イメージハンブ<br>ボラード (固定式-鋼製) |   | 石畳状ブロック舗装 |   |   |      |  |  |  |
| 種類                       | 形状                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | その他                 |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
| スラローム                    | 一部の張り出し部には<br>植栽。その他はボラード                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 車道の端部は石畳状<br>ブロック舗装 |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
| イメージハンブ<br>ボラード (固定式-鋼製) |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 石畳状ブロック舗装           |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                     |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
| □歩道状況                    | 車道との段差: 段差なし<br>巻き込み部 : ボラードで区画<br>出入口 : ボラードで区画 (間隔を大きくしている)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                     |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
| □植栽状況                    | 設置位置: 密に配置<br>樹種 : 低木、高木<br>その他 :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                     |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
| □交通状況                    | <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th><th>交通量</th><th>速度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人</td><td>少</td><td></td></tr> <tr> <td>自転車</td><td>少</td><td></td></tr> <tr> <td>車</td><td>少</td><td>低速走行</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>その他 : ・スラロームによる速度抑制効果が大きい。<br/>           ・自転車は車道部端の石畳状ブロック舗装部を走行。</p>                              | 種類                  | 交通量 | 速度  | 人     | 少                         |                     | 自転車                      | 少 |           | 車 | 少 | 低速走行 |  |  |  |
| 種類                       | 交通量                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 速度                  |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
| 人                        | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                     |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
| 自転車                      | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                     |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
| 車                        | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 低速走行                |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                     |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |
| □駐停車状況                   | 車両 : 路上はなし。歩道上に数台有り。<br>自転車 : ほとんどなし<br>その他 : パーキング施設なし。歩道上に駐車しないよう注意標示有り。                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                     |     |     |       |                           |                     |                          |   |           |   |   |      |  |  |  |

参考表-3・5 新吉田第249号線付近の調査結果(2/2)

| <input type="checkbox"/> ストリートファニチャー等の状況 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th><th>状況</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ゴミ箱</td><td></td></tr> <tr> <td>ベンチ</td><td>高木の幹周りに木製ベンチを設置</td></tr> <tr> <td>照明</td><td>高木が密のため、昼間は存在がほとんどわからない</td></tr> <tr> <td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>その他：歩道に駐車しないように注意標示あり</p> | 種類 | 状況 | ゴミ箱 |  | ベンチ | 高木の幹周りに木製ベンチを設置 | 照明 | 高木が密のため、昼間は存在がほとんどわからない |  |  |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|-----|--|-----|-----------------|----|-------------------------|--|--|
| 種類                                       | 状況                                                                                                                                                                                                                                                                                            |    |    |     |  |     |                 |    |                         |  |  |
| ゴミ箱                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                               |    |    |     |  |     |                 |    |                         |  |  |
| ベンチ                                      | 高木の幹周りに木製ベンチを設置                                                                                                                                                                                                                                                                               |    |    |     |  |     |                 |    |                         |  |  |
| 照明                                       | 高木が密のため、昼間は存在がほとんどわからない                                                                                                                                                                                                                                                                       |    |    |     |  |     |                 |    |                         |  |  |
|                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                               |    |    |     |  |     |                 |    |                         |  |  |
| <input type="checkbox"/> ボケットパーク等        | <p>・歩道幅員がスラーム形状にあわせて変化しており、広幅員部にベンチ等が設置されている。また小公園と一体になったスペースがある。</p>                                                                                                                                                                                                                         |    |    |     |  |     |                 |    |                         |  |  |
| <input type="checkbox"/> 車両運転感覚          | <p>幅員：十分余裕があるが、スラームの屈曲程度が大きく、形状に合わせてハドル操作が必要。</p> <p>前方見通し：良好</p> <p>主な減速箇所：スラーム部全体で低速走行</p> <p>その他：車道端部のブロック舗装の工夫で屈曲が大きく感じられる。</p>                                                                                                                                                           |    |    |     |  |     |                 |    |                         |  |  |
| <input type="checkbox"/> 歩行感覚            | <p>・歩道を通行。</p> <p>・歩道幅員はスラーム形状にあわせて変化するが、十分に広い。</p> <p>・ボケットパーク等の整備及び植栽が豊かであることから、公園的な雰囲気が感じられる。</p>                                                                                                                                                                                          |    |    |     |  |     |                 |    |                         |  |  |
| <input type="checkbox"/> 自転車走行感覚         | <p>・駐車車両対策と考えられるボラードが、歩道内にも密（部分的）に設置されたり、歩道上の駐車車両の為、歩道は敬遠されていると考えられる</p> <p>・車道端の石畳状ブロック舗装部を通行（但し、振動は大きい）</p>                                                                                                                                                                                 |    |    |     |  |     |                 |    |                         |  |  |
| <input type="checkbox"/> その他             | <p>・用水上の蓋掛けにより広幅員のコミュニティ道路を整備したと考えられる。（道路幅員は一定でない）</p> <p>・スラームの屈曲程度は一定でない。</p>                                                                                                                                                                                                               |    |    |     |  |     |                 |    |                         |  |  |



参考図-3・5 古市場109号線の位置図

参考表-3・6 古市場109号線の調査結果(1/2)

| □調査日時   | 1995. 4. 27(木) 15:10                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |               |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----|-----|--------|----|--------|------|--------|-----------|-------|-----------|---------------|------|-----------|--|--|--|--|
| □交通規制状況 | <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">一方通行</div> ・ 対面通行<br>規制速度: 表示なし<br>標識 : 路面凹凸あり、自転車の歩道通行可 他<br>その他 : スケルゾーン、消化栓標識                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |               |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| □沿道状況   | <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">住居</div> ・ 商業 ・ 工業 ・ その他<br>沿道施設: 児童公園                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |               |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| □デバイス状況 | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">種類</th><th style="width: 33%;">形状</th><th style="width: 33%;">その他</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交差点ハンプ</td><td>台形</td><td>ブロック舗装</td></tr> <tr> <td>ボラード</td><td>鋼製、自然石</td><td>交差点部がほとんど</td></tr> <tr> <td>スラローム</td><td>植栽で歩車道を区画</td><td></td></tr> <tr> <td>クランク</td><td>植栽で歩車道を区画</td><td></td></tr> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p>その他 : ・ 車道端は浅い街渠で、街渠も含めた車道幅が3.5m。<br/>           ・ ハンプの乗り上げ部に破損が見られる。<br/>           ・ ハンプの速度抑制効果は大きい。<br/>           ・ ハンプ高は歩道の高さと同じ。</p> | 種類            | 形状  | その他 | 交差点ハンプ | 台形 | ブロック舗装 | ボラード | 鋼製、自然石 | 交差点部がほとんど | スラローム | 植栽で歩車道を区画 |               | クランク | 植栽で歩車道を区画 |  |  |  |  |
| 種類      | 形状                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | その他           |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| 交差点ハンプ  | 台形                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | ブロック舗装        |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| ボラード    | 鋼製、自然石                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 交差点部がほとんど     |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| スラローム   | 植栽で歩車道を区画                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |               |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| クランク    | 植栽で歩車道を区画                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |               |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |               |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| □歩道状況   | 車道との段差: 5cm程度<br>巻き込み部 : 交差点ハンプにより段差なし。ボラード、自然石で区画。<br>出入口 : 切り下げなし。(街渠そのまま)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |               |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| □植栽状況   | 設置位置: 低木(高さ1m程度)が連続的に配置<br>樹種 : 低木、高木<br>その他 : 低木がボラード代わりとなっている                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |               |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| □交通状況   | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">種類</th><th style="width: 33%;">交通量</th><th style="width: 33%;">速度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人</td><td>少</td><td></td></tr> <tr> <td>自転車</td><td>少</td><td></td></tr> <tr> <td>車</td><td>少</td><td>交差点部(ハンプ部)で減速</td></tr> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p>その他 : 自転車は車道を走行</p>                                                                                                                                                                                                     | 種類            | 交通量 | 速度  | 人      | 少  |        | 自転車  | 少      |           | 車     | 少         | 交差点部(ハンプ部)で減速 |      |           |  |  |  |  |
| 種類      | 交通量                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 速度            |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| 人       | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |               |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| 自転車     | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |               |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| 車       | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 交差点部(ハンプ部)で減速 |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |               |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |
| □駐停車状況  | 車両 : なし<br>自転車 : 少ない<br>その他 : パーキング施設なし                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |               |     |     |        |    |        |      |        |           |       |           |               |      |           |  |  |  |  |

参考表－３・６ 古市場109号線の調査結果(2/2)

|                  |                                                                                                                                                    |    |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| □ストリートファニチャー等の状況 | 種類                                                                                                                                                 | 状況 |
|                  | ベンチ（木製）                                                                                                                                            |    |
|                  | ベンチ（自然石）                                                                                                                                           |    |
|                  | 照明                                                                                                                                                 |    |
|                  | その他：コミュニティ道路の案内標識                                                                                                                                  |    |
| □ボートパーク等         | ・なし                                                                                                                                                |    |
| □車両運転感覚          | <p>幅員：狭く感じる。クランク・スロープに合わせてハンドルの操作。</p> <p>前方見通し：不良</p> <p>主な減速箇所：交差点（ハンプ）、クランク・スロープ等で低速走行。</p> <p>その他：・街渠のため走行幅員は3m未満であり、低木は車道にはみ出しており、圧迫感がある。</p> |    |
| □歩行感覚            | <p>・歩道を通行。</p> <p>・広幅員と自然石を利用したストリートファニチャーにより公園的な雰囲気がある。</p>                                                                                       |    |
| □自転車走行感覚         | <p>・歩道のブロック舗装は振動が大きく、車道を走行している。</p> <p>・車道端の街渠は出入り口にもあるため、車道→歩道の進路変更はスムーズにいかない。</p>                                                                |    |
| □その他             | <p>・河（用水）であった場所をコミュニティ道路として整備したらしい。</p> <p>・周辺道路も一方通行区域（但し時間指定）がある。</p> <p>・ハンプは自転車で通行しても衝撃が大きい。</p> <p>・歩道はブロック舗装。</p>                            |    |

参考表-3・7 古市場109号線付近の調査結果(1/2)

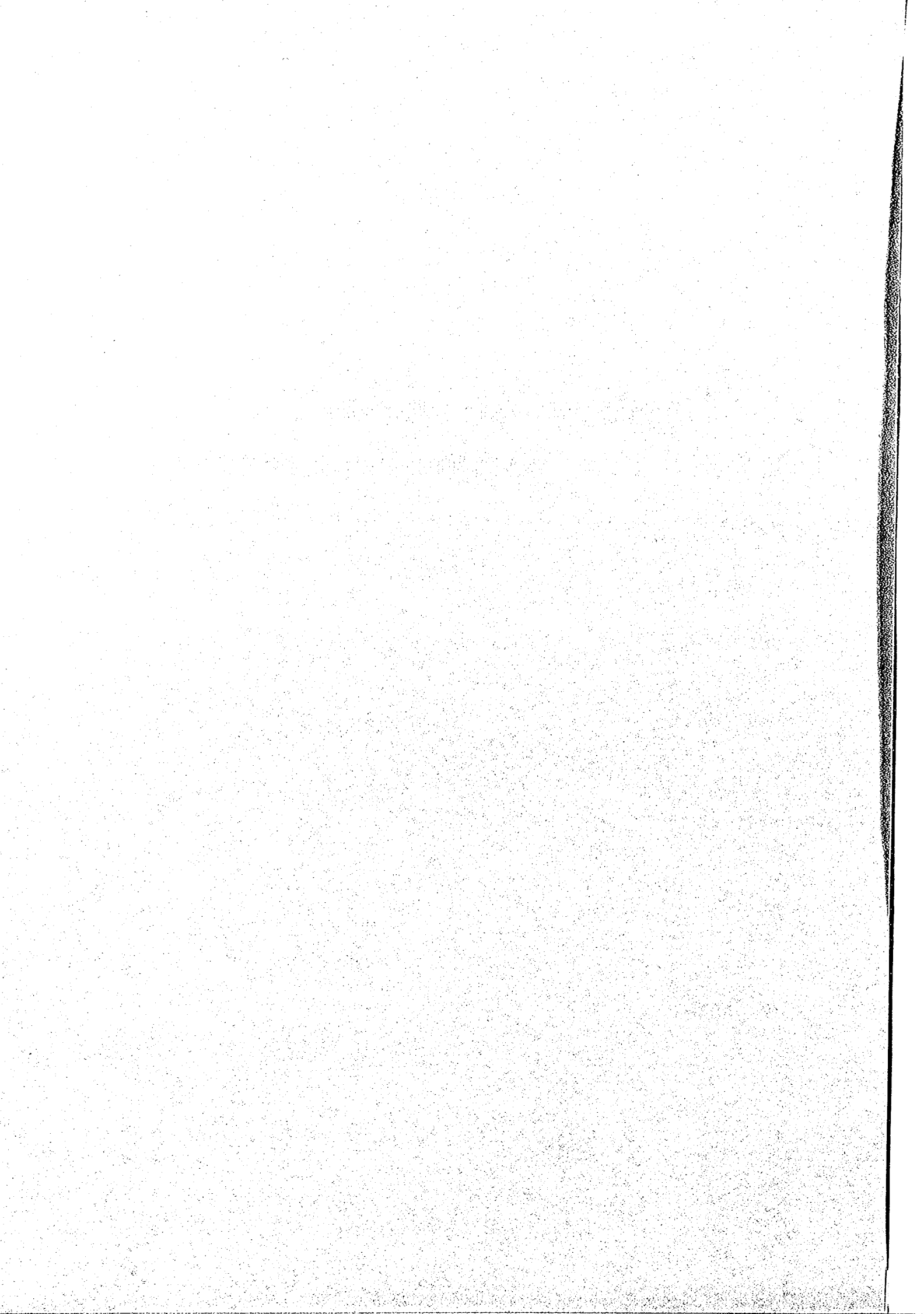
| □調査日時   | 1995. 4. 27(木) 16:00                                                                                                                                                                                                                                                                           |         |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----|-----|-----|----|--------|------|-----|--|---|---|---------|--|--|--|
| □交通規制状況 | <input checked="" type="checkbox"/> 一方通行 ・ 対面通行<br>規制速度: 表示なし<br>標識 : 時間歩行者自転車道 (15時~18時)、路面凹凸あり<br>その他 :                                                                                                                                                                                      |         |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
| □沿道状況   | <input checked="" type="checkbox"/> 住居 ・ 商業 ・ 工業 ・ その他<br>沿道施設: 児童公園                                                                                                                                                                                                                           |         |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
| □デバイス状況 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th><th>形状</th><th>その他</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ハンプ</td><td>台形</td><td>ブロック舗装</td></tr> <tr> <td>ボラード</td><td>自然石</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>その他 : 歩道側のみ街渠。(反対側は児童公園となっている)</p>           | 種類      | 形状  | その他 | ハンプ | 台形 | ブロック舗装 | ボラード | 自然石 |  |   |   |         |  |  |  |
| 種類      | 形状                                                                                                                                                                                                                                                                                             | その他     |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
| ハンプ     | 台形                                                                                                                                                                                                                                                                                             | ブロック舗装  |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
| ボラード    | 自然石                                                                                                                                                                                                                                                                                            |         |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                |         |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
| □歩道状況   | 車道との段差: 5cm程度<br>巻き込み部 : 交差点ハンプにより段差なし。ボラード、自然石で区画。<br>出入口 : 切り下げなし。(街渠そのまま)                                                                                                                                                                                                                   |         |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
| □植栽状況   | 設置位置:<br>樹種 : 低木、高木<br>その他 :                                                                                                                                                                                                                                                                   |         |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
| □交通状況   | <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th><th>交通量</th><th>速度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>人</td><td>少</td><td></td></tr> <tr> <td>自転車</td><td>少</td><td></td></tr> <tr> <td>車</td><td>少</td><td>ハンプ部で減速</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>その他 :</p> | 種類      | 交通量 | 速度  | 人   | 少  |        | 自転車  | 少   |  | 車 | 少 | ハンプ部で減速 |  |  |  |
| 種類      | 交通量                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 速度      |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
| 人       | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                              |         |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
| 自転車     | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                              |         |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
| 車       | 少                                                                                                                                                                                                                                                                                              | ハンプ部で減速 |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                |         |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |
| □駐停車状況  | 車両 : なし<br>自転車 : なし<br>その他 : なし                                                                                                                                                                                                                                                                |         |     |     |     |    |        |      |     |  |   |   |         |  |  |  |

参考表－３・７ 古市場109号線付近の調査結果(2/2)

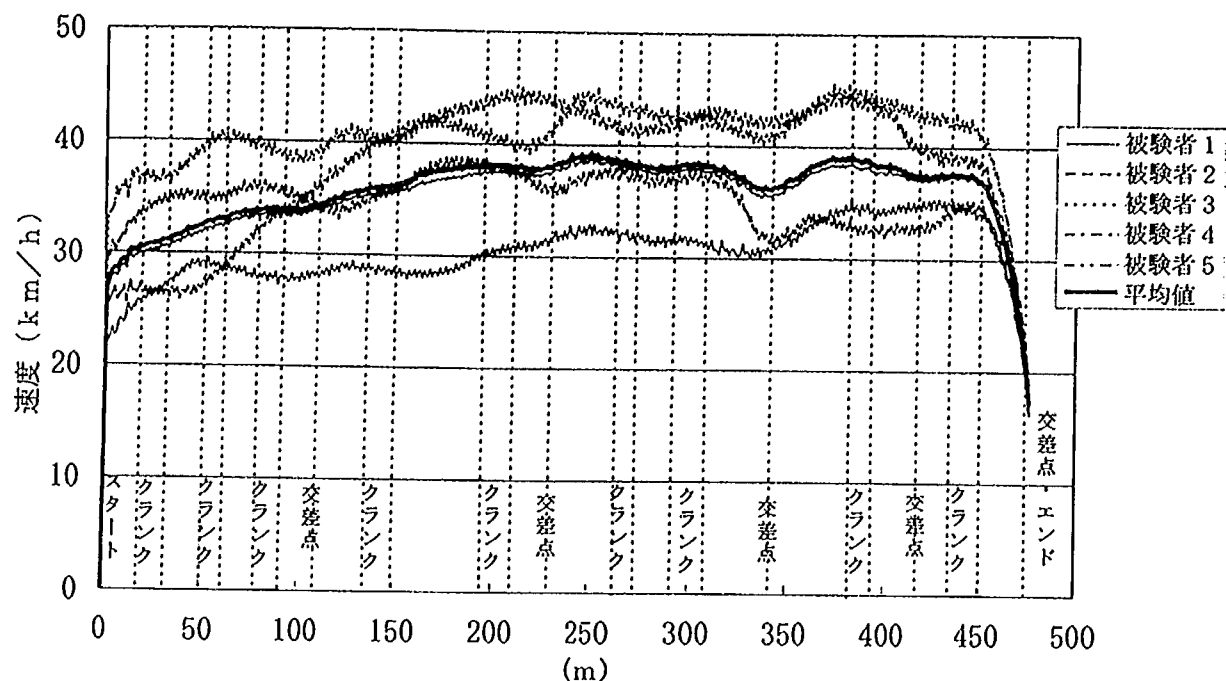
| <input type="checkbox"/> ストリートファニチャー等の状況                   | <table border="1"> <tr> <th>種類</th> <th>状況</th> </tr> </table>                                                                 |    | 種類 | 状況 |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|
|                                                            | 種類                                                                                                                             | 状況 |    |    |
|                                                            | <table border="1"> <tr> <th>照明</th> <th></th> </tr> </table>                                                                   |    | 照明 |    |
| 照明                                                         |                                                                                                                                |    |    |    |
| <table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table> |                                                                                                                                |    |    |    |
|                                                            |                                                                                                                                |    |    |    |
| その他：                                                       |                                                                                                                                |    |    |    |
| <input type="checkbox"/> ポケットパーク等                          | なし                                                                                                                             |    |    |    |
| <input type="checkbox"/> 車両運転感覚                            | 幅員           ：狭く感じる。<br>前方見通し   ：不良<br>主な減速箇所：ハブで低速走行。<br><br>その他        ：                                                     |    |    |    |
| <input type="checkbox"/> 歩行感覚                              |                                                                                                                                |    |    |    |
| <input type="checkbox"/> 自転車走行感覚                           | 歩道を通行。                                                                                                                         |    |    |    |
| <input type="checkbox"/> その他                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・河（用水）であった場所をコミュニティ道路として整備したらしい。</li> <li>・歩道はブロック舗装。</li> <li>・上下線の間に公園がある。</li> </ul> |    |    |    |



参考資料－４ 分析対象路線の速度プロフィール、  
速度抑制施設の形状及び速度状況



## ① 関東一新吉田第 249 号線

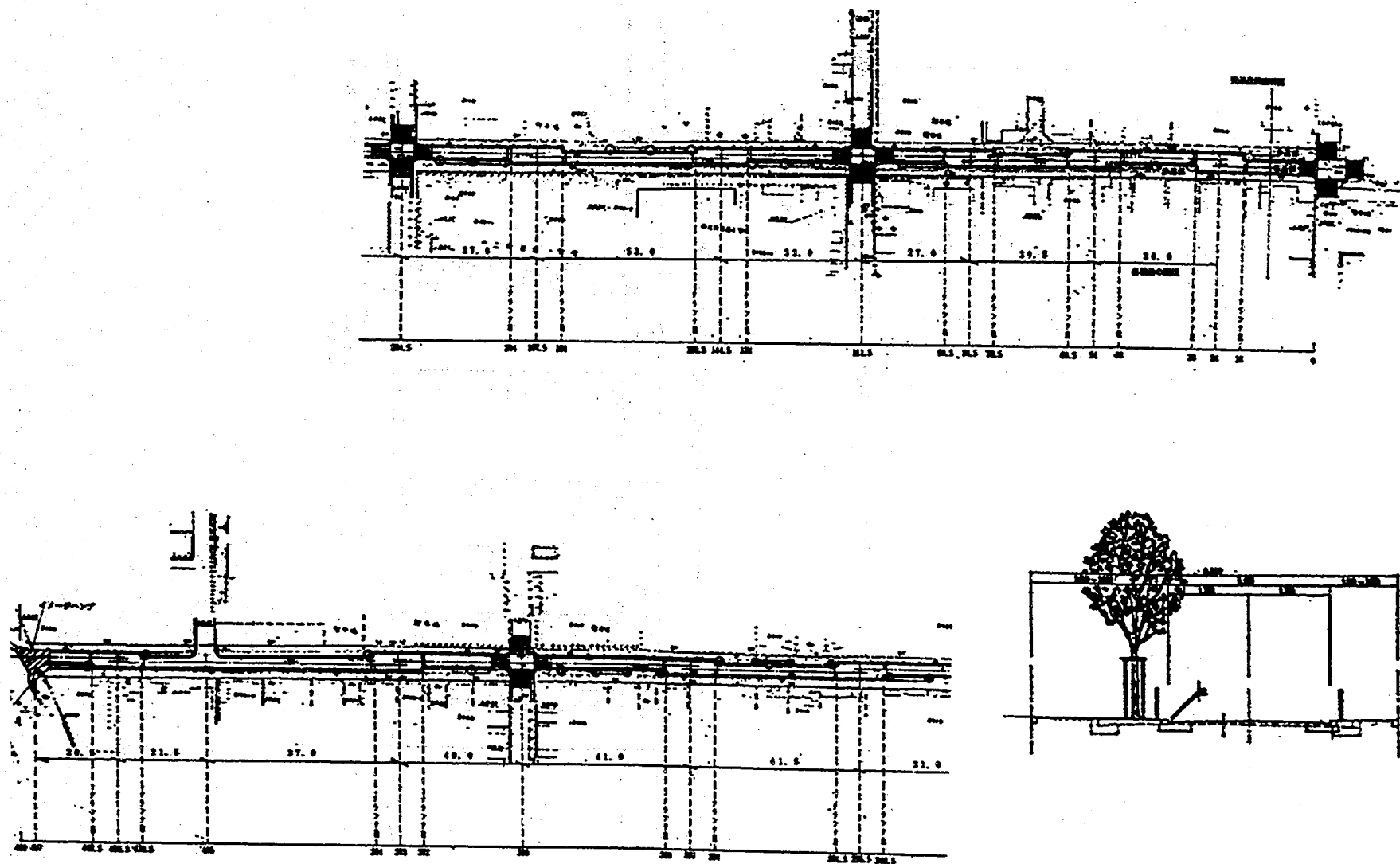


参考図－４・１ 関東－新吉田第249号線の速度プロフィール

参考表-4・1 関東-新吉田第249号線の速度抑制施設の形状と速度状況

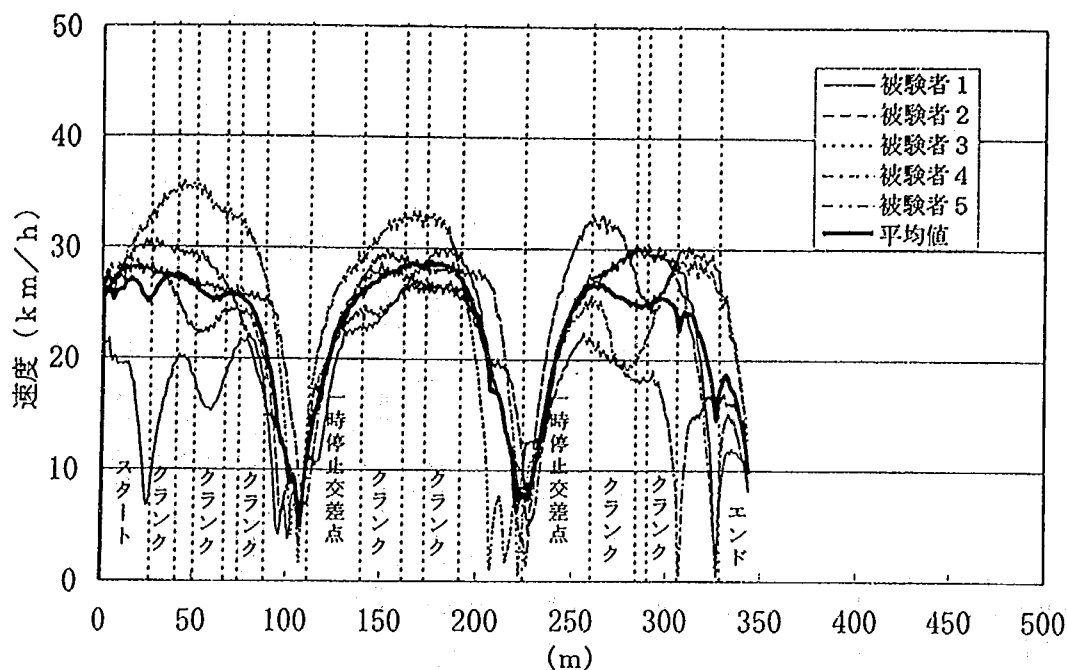
| 速度抑制施設 | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考 |
|--------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|----|
|        | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |    |
| クランク   | 18.0     | 18.0 | 2.50     | 12.00 | 30.3         | 30.4    | 31.1    |    |
| クランク   | 18.0     | 18.0 | 2.50     | 12.00 | 32.3         | 32.4    | 33.0    |    |
| クランク   | 18.0     | 21.0 | 2.50     | 12.00 | 33.9         | 33.7    | 34.1    |    |
| 十字交差点  | 21.0     | 26.5 |          |       | 34.4         | 34.4    | 34.4    |    |
| クランク   | 26.5     | 40.5 | 2.50     | 12.00 | 36.0         | 35.8    | 36.4    |    |
| クランク   | 40.5     | 20.5 | 2.60     | 13.00 | 38.0         | 37.9    | 38.2    |    |
| 十字交差点  | 20.5     | 25.0 |          |       | 38.2         | 37.9    | 37.9    |    |
| クランク   | 25.0     | 29.5 | 2.60     | 12.00 | 39.1         | 38.6    | 39.3    |    |
| クランク   | 29.5     | 35.0 | 2.60     | 12.00 | 38.7         | 38.0    | 38.5    |    |
| 十字交差点  | 35.0     | 34.0 |          |       | 38.5         | 36.4    | 36.4    |    |
| クランク   | 34.0     | 21.0 | 2.60     | 12.00 | 38.9         | 38.8    | 39.1    |    |
| T字路    | 21.0     | 15.5 |          |       | 38.9         | 37.6    | 37.6    |    |
| クランク   | 15.5     | 14.5 | 2.60     | 12.00 | 37.7         | 37.4    | 37.7    |    |

|      |             |                  |              |
|------|-------------|------------------|--------------|
| 構造形状 | ハンブ系        | d1:ハンブの高さ(m)     | d2:ハンブの長さ(m) |
|      | クランク、スラローム系 | d1:屈曲の見通し幅(m)    | d2:屈曲の長さ(m)  |
|      | 狭さく、フォルト系   | d1:構造設置部の車道幅員(m) | d2:構造の長さ(m)  |
|      | 組み合わせたもの    | 備考欄に d1×d2 で記述   |              |



参考図-4・2 関東-新吉田第249号線の路線図

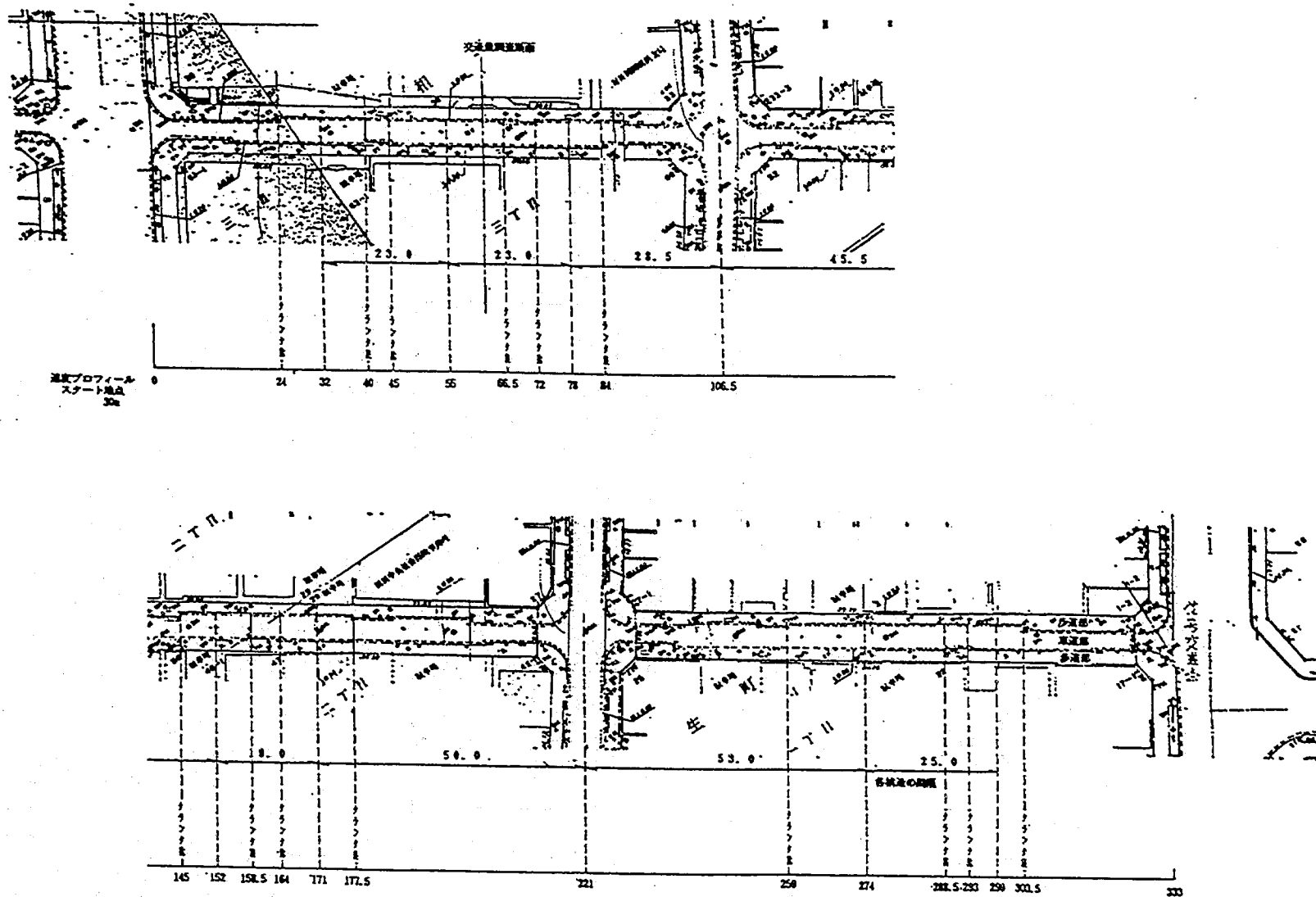
②山下整理地区第34号線



参考図-4・3 関東一山下整理地区第34号線の色度プロフィール

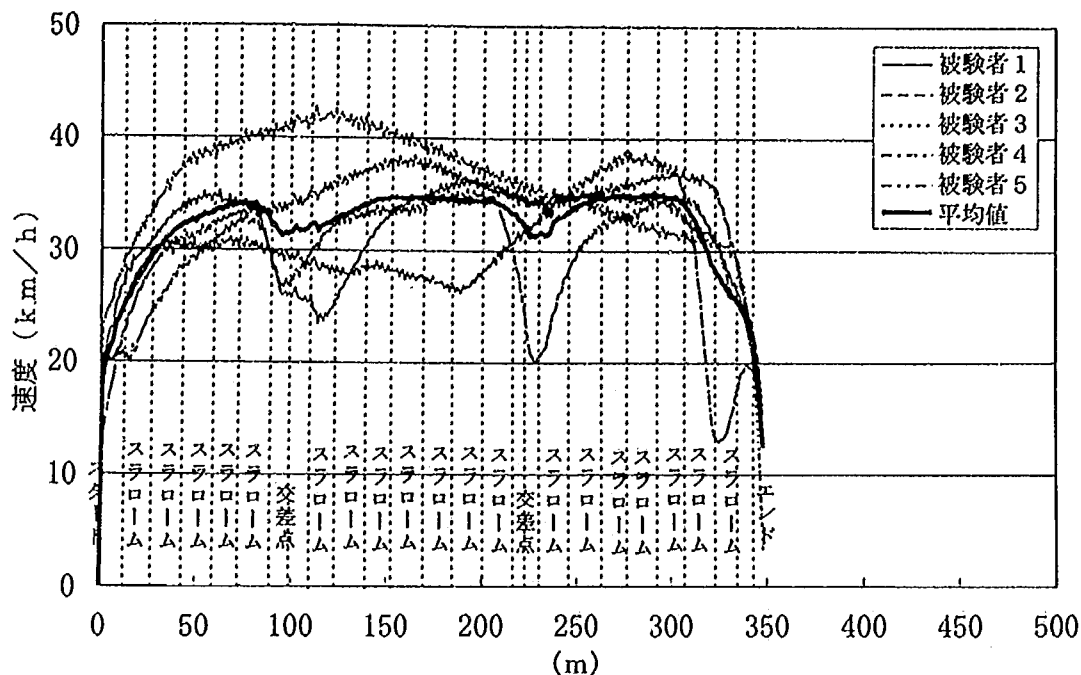
参考表-4・2 関東一山下整理地区第34号線の色度抑制施設の形状と速度状況

| 速度抑制施設      | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m)          |       | 速度データ (km/h) |               |         | 備考 |
|-------------|----------|------|-------------------|-------|--------------|---------------|---------|----|
|             | 前        | 後    | d 1               | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度       | 通過中最高速度 |    |
| クランク        | 24.0     | 5.0  | 3.50              | 16.00 | 27.1         | 25.1          | 27.5    |    |
| クランク        | 5.0      | 5.5  | 3.50              | 21.50 | 27.5         | 25.2          | 27.2    |    |
| クランク        | 5.5      | 22.5 | 3.50              | 12.00 | 25.7         | 23.0          | 25.9    |    |
| 一時停止交差点     | 22.5     | 38.5 |                   |       | 22.6         | 7.0           | 7.0     |    |
| クランク        | 38.5     | 5.5  | 3.50              | 13.50 | 26.8         | 26.9          | 27.9    |    |
| クランク        | 5.5      | 43.5 | 3.50              | 13.50 | 28.4         | 28.3          | 28.8    |    |
| 一時停止交差点     | 43.5     | 38.0 |                   |       | 28.6         | 8.8           | 8.8     |    |
| クランク        | 38.0     | 4.5  | 3.50              | 29.50 | 26.5         | 24.8          | 26.8    |    |
| クランク        | 4.5      | 29.5 | 3.50              | 10.50 | 25.1         | 25.1          | 25.7    |    |
| 構造形状        |          |      |                   |       |              |               |         |    |
| ハンプ系        |          |      | d1:ハンプの高さ (m)     |       |              | d2:ハンプの長さ (m) |         |    |
| クランク、スラローム系 |          |      | d1:屈曲の見通し幅 (m)    |       |              | d2:屈曲の長さ (m)  |         |    |
| 狭さく、フォルト系   |          |      | d1:構造設置部の車道幅員 (m) |       |              | d2:構造の長さ (m)  |         |    |
| 組み合わせたもの    |          |      | 備考欄に d1+d2 で記述    |       |              |               |         |    |



参考図-4・4 関東一山下整理地区34号線の路線図

③根岸第91号線

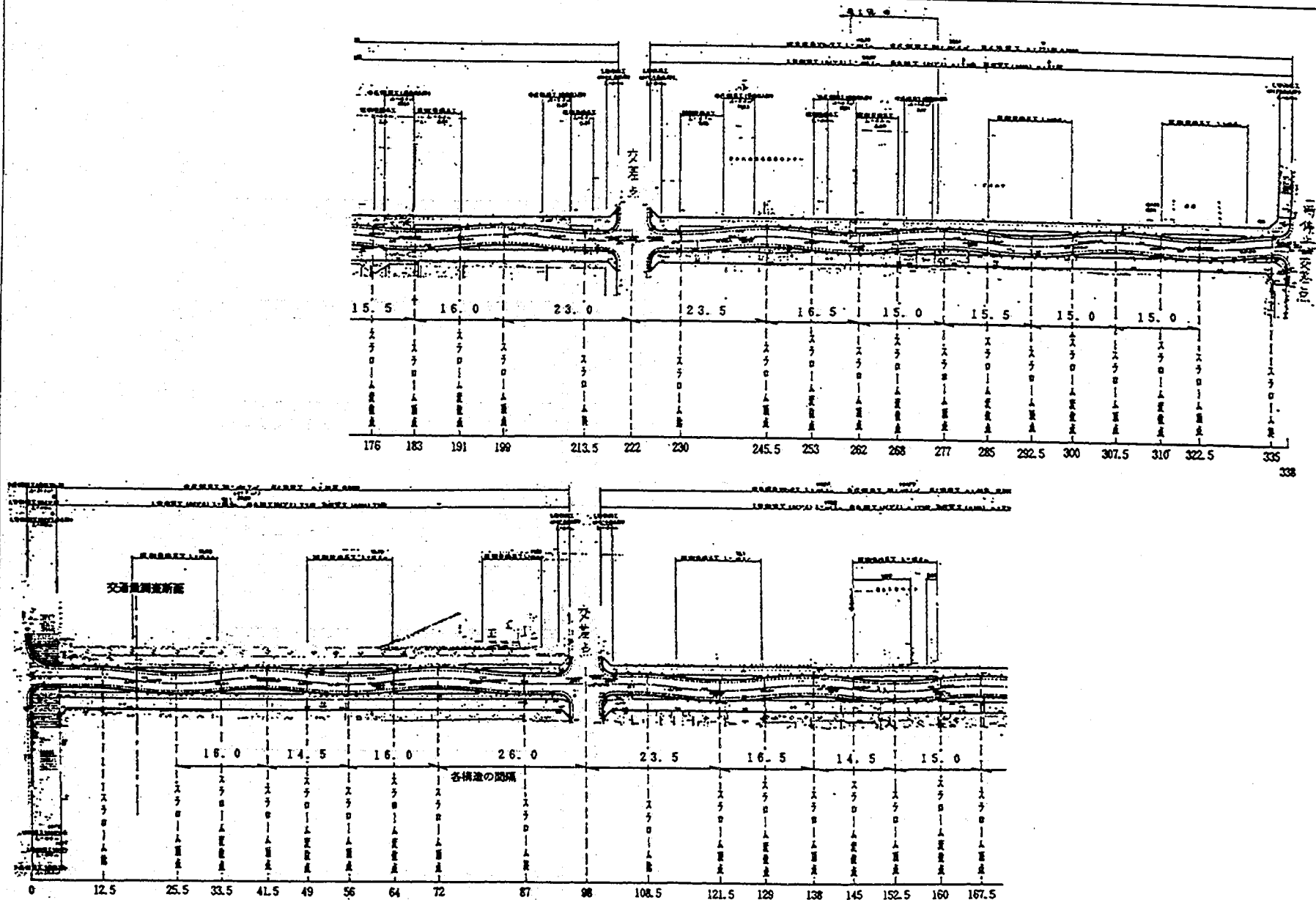


参考図-4・5 関東-根岸第91号線の速度プロフィール

参考表-4・3 関東-根岸第91号線の速度抑制施設の形状と速度状況

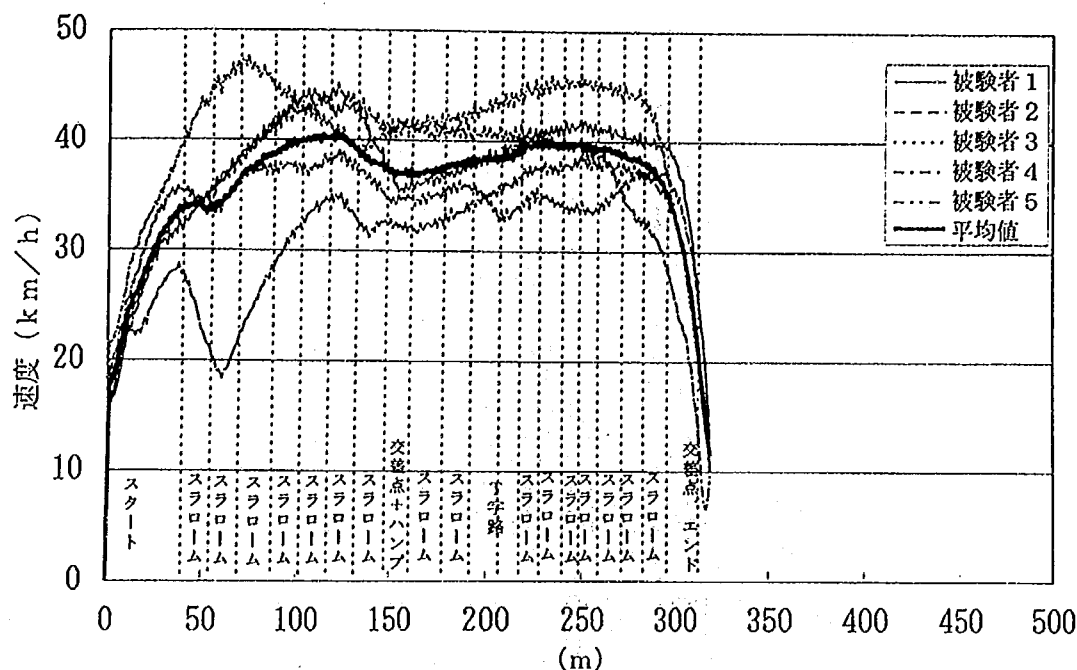
| 速度抑制施設 | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考 |
|--------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|----|
|        | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |    |
| スラローム  | 12.5     | 0.0  | 2.40     | 13.00 | 24.6         | 25.0    | 29.0    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 16.00 | 29.0         | 29.5    | 32.0    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 14.50 | 32.0         | 32.2    | 33.2    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 16.00 | 33.2         | 33.2    | 34.2    |    |
| スラローム  | 0.0      | 11.0 | 2.40     | 15.00 | 34.2         | 32.9    | 34.3    |    |
| 十字交差点  | 11.0     | 10.5 |          |       | 32.6         | 31.6    | 31.6    |    |
| スラローム  | 10.5     | 0.0  | 2.40     | 13.00 | 32.1         | 31.7    | 32.6    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 16.50 | 32.6         | 32.8    | 34.1    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 14.50 | 34.1         | 34.1    | 34.8    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 15.00 | 34.8         | 34.5    | 34.8    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 15.50 | 34.8         | 34.4    | 34.8    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 16.00 | 34.8         | 34.3    | 34.7    |    |
| スラローム  | 0.0      | 8.5  | 2.40     | 14.50 | 34.7         | 33.8    | 34.5    |    |
| 十字交差点  | 8.5      | 8.0  |          |       | 33.6         | 32.2    | 32.2    |    |
| スラローム  | 8.0      | 0.0  | 2.40     | 15.50 | 32.2         | 31.4    | 33.5    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 16.50 | 33.5         | 33.4    | 34.8    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 15.00 | 34.8         | 34.6    | 35.1    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 15.50 | 35.1         | 34.8    | 35.3    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 15.00 | 35.3         | 34.1    | 35.1    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 15.00 | 35.1         | 28.7    | 33.8    |    |
| スラローム  | 0.0      | 0.0  | 2.40     | 12.50 | 33.8         | 25.3    | 28.2    |    |

構造形状 ハンプ系 d1:ハンプの高さ(m) d2:ハンプの長さ(m)  
 クランク、スラローム系 d1:路端の見通し幅(m) d2:路端の長さ(m)  
 狭さく、フェルト系 d1:構造設置部の車道幅員(m) d2:構造の長さ(m)  
 組み合わせたもの 備考欄に d1+d2 で記述



参考図-4・6 関東-根岸第91号線の路線図

④関東一名瀬第278・279号線

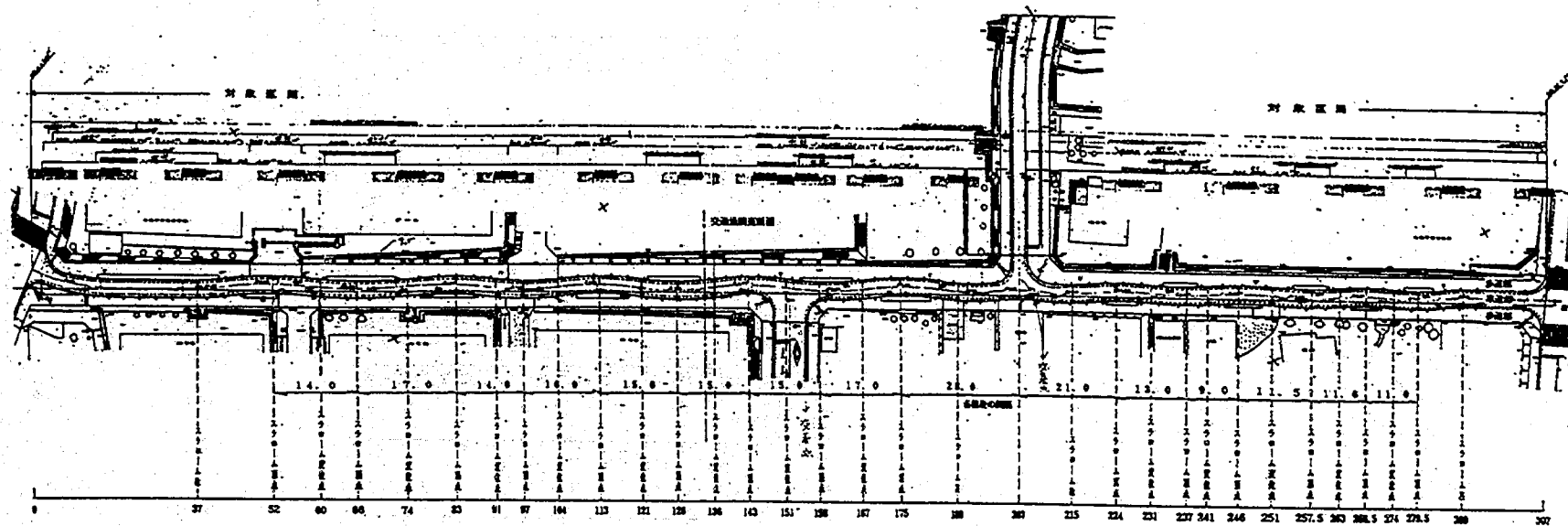


参考図-4・7 関東一名瀬第278・279号線の実験プロファイル

参考表-4・4 関東一名瀬第278・279号線の実験抑制施設の形状と速度状況

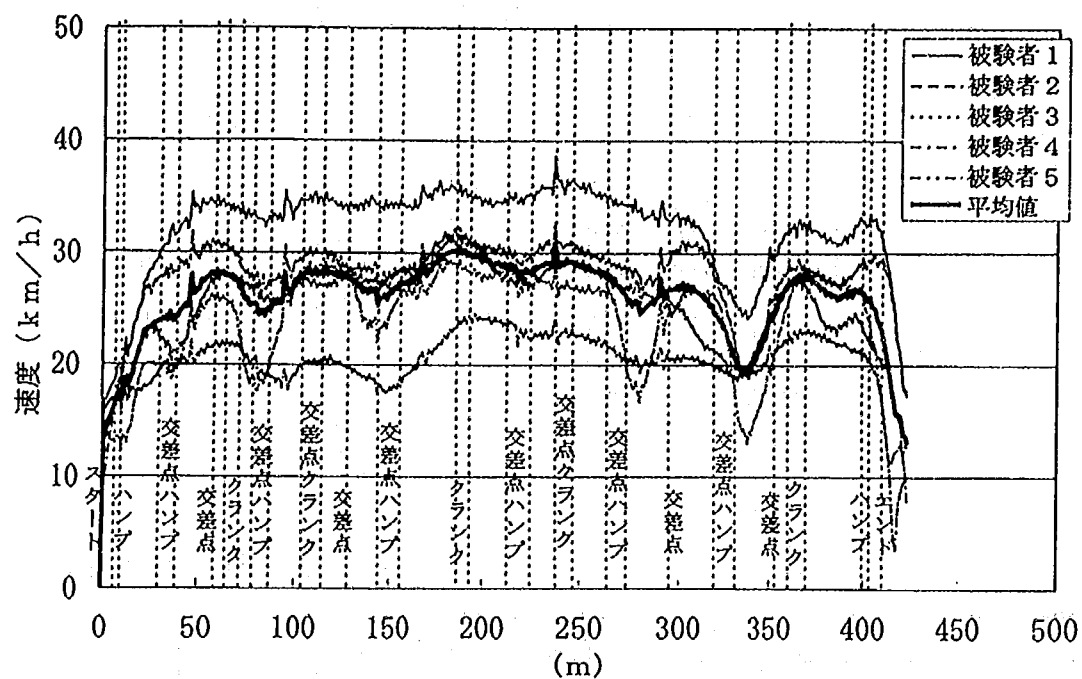
| 速度抑制施設   | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考  |
|----------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|-----|
|          | 前        | 後    | d1       | d2    | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |     |
| スラローム    | 37.0     | 0.0  | 2.50     | 15.00 | 33.3         | 33.5    | 34.1    | T字路 |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 2.50     | 14.00 | 33.5         | 33.7    | 35.8    |     |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 2.50     | 17.00 | 35.8         | 36.0    | 38.7    |     |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 2.50     | 14.00 | 38.7         | 38.4    | 40.0    |     |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 2.50     | 16.00 | 40.0         | 39.5    | 40.5    |     |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 2.50     | 15.00 | 40.5         | 39.5    | 40.6    |     |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 2.50     | 15.00 | 40.6         | 37.7    | 39.3    |     |
| 交差点スラローム | 0.0      | 0.0  | 2.50     | 15.00 | 39.3         | 36.8    | 38.0    |     |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 2.50     | 17.00 | 38.0         | 36.8    | 37.5    |     |
| スラローム    | 0.0      | 15.0 | 2.50     | 13.00 | 37.5         | 37.3    | 38.2    |     |
| T字路      | 15.0     | 12.0 |          |       | 38.7         | 38.6    | 38.6    |     |
| スラローム    | 12.0     | 0.0  | 3.00     | 9.00  | 39.1         | 38.8    | 40.0    |     |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 3.00     | 13.00 | 40.0         | 39.4    | 40.1    |     |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 3.00     | 9.00  | 40.1         | 39.4    | 39.9    |     |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 3.00     | 11.50 | 39.9         | 39.1    | 39.9    |     |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 3.00     | 11.00 | 39.9         | 38.9    | 39.6    |     |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 3.00     | 11.00 | 39.6         | 38.3    | 39.2    |     |
| スラローム    | 0.0      | 18.0 | 3.00     | 9.50  | 39.2         | 37.2    | 38.6    |     |

構造形状 ハンプ系 d1:ハンプの高さ(m) d2:ハンプの長さ(m)  
 クランク、スラローム系 d1:屈曲の見通し幅(m) d2:屈曲の長さ(m)  
 狭さく、フォールト系 d1:構造設置部の車道幅員(m) d2:構造の長さ(m)  
 組み合わせたもの 備考欄に d1+d2 で記述

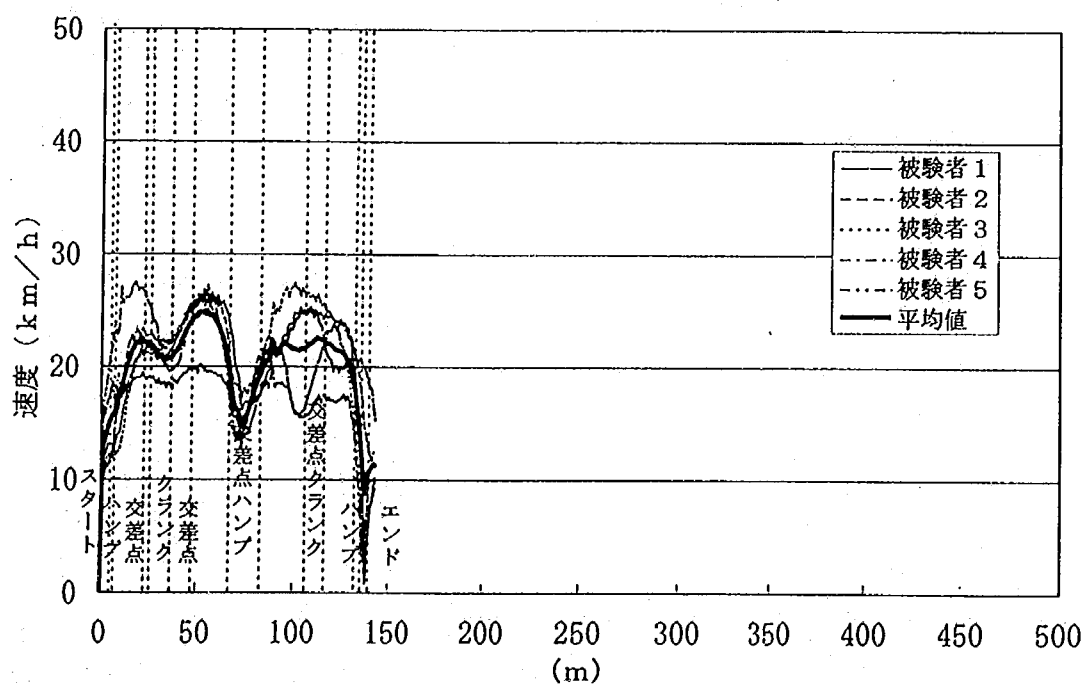


参考図－4・8 関東一名瀬第278・279号線の路線図

⑤ 関東一古市場109号線



参考図-4・9(1/2) 関東一古市場109号線の速度プロフィール



参考図－4・9(2/2) 関東一古市場109号線の速度プロフィール

参考表－４・５（１／２） 関東一古市場109号線 の速度抑制施設の形状と速度状況

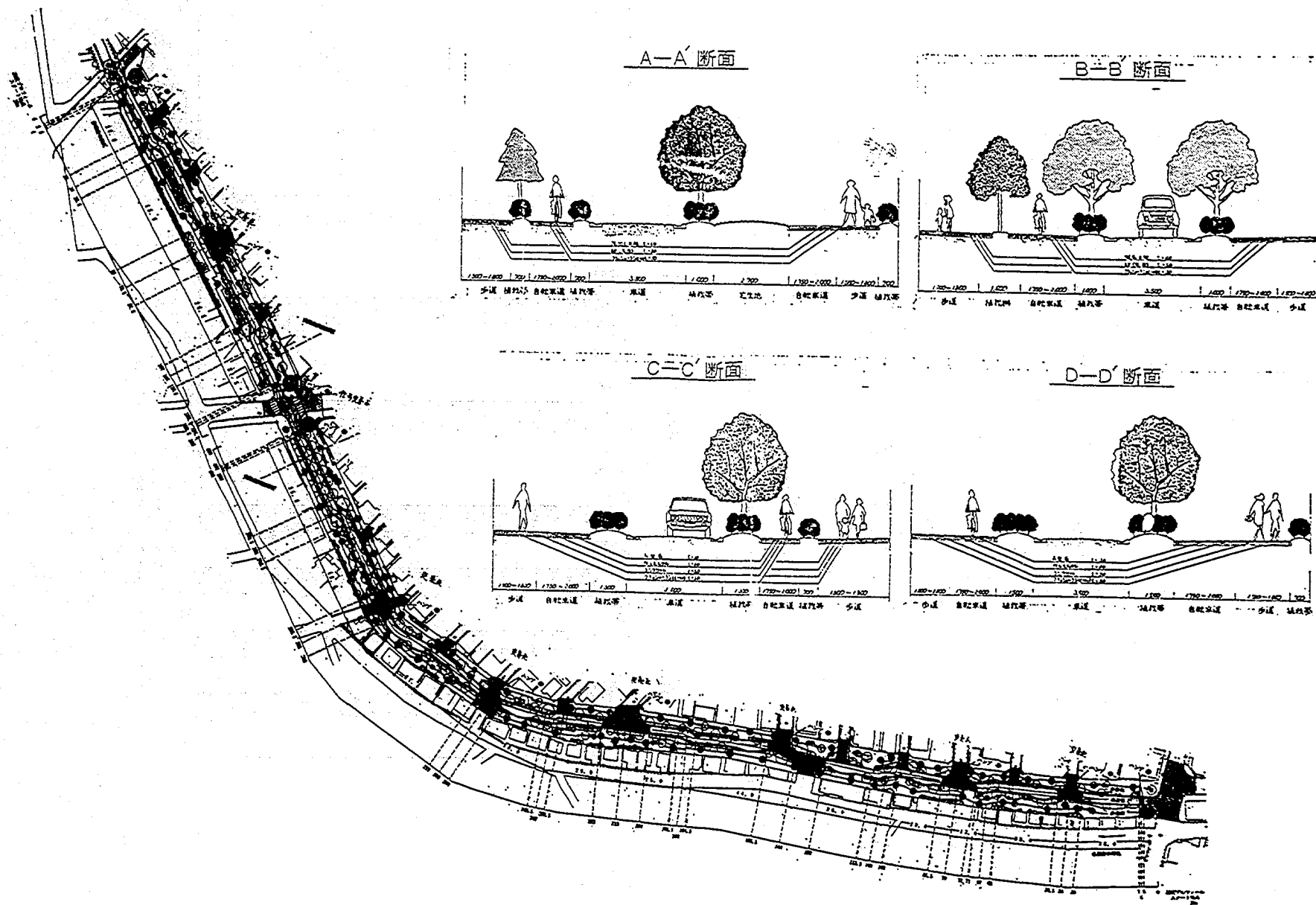
| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考      |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|---------|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |         |
| ハンプ     | 5.0      | 22.0 | 0.05     | 2.00  | 15.1         | 15.7    | 16.4    |         |
| 交差点ハンプ  | 22.0     | 18.0 | 0.05     | 9.50  | 23.6         | 23.8    | 24.6    | T字路     |
| T字路     | 18.0     | 6.5  |          |       | 28.0         | 27.9    | 27.9    |         |
| クランク    | 6.5      | 1.0  | 2.50     | 8.00  | 28.3         | 26.7    | 28.0    |         |
| 交差点ハンプ  | 1.0      | 17.5 | 0.05     | 13.50 | 28.0         | 24.4    | 26.8    | T字路     |
| 交差点クランク | 17.5     | 12.0 | 1.00     | 10.50 | 28.2         | 27.6    | 28.4    | T字路     |
| T字路     | 12.0     | 6.5  |          |       | 28.5         | 27.9    | 27.9    |         |
| 交差点ハンプ  | 6.5      | 29.0 | 0.05     | 23.50 | 27.9         | 25.4    | 27.4    | くいちがい交差 |
| クランク    | 29.0     | 12.5 | 2.00     | 7.00  | 30.3         | 30.0    | 30.6    |         |
| 交差点ハンプ  | 12.5     | 15.5 | 0.05     | 19.00 | 30.1         | 27.8    | 29.2    | T字路     |
| 交差点クランク | 15.5     | 17.5 | 2.50     | 7.00  | 30.9         | 29.0    | 29.5    | T字路     |
| 交差点ハンプ  | 17.5     | 21.0 | 0.05     | 10.00 | 29.3         | 26.0    | 28.1    | 十字交差点   |
| T字路     | 21.0     | 25.0 |          |       | 26.3         | 26.7    | 26.7    |         |
| 交差点ハンプ  | 25.0     | 22.0 | 0.05     | 11.50 | 27.3         | 25.2    | 24.6    | 十字交差点   |
| T字路     | 22.0     | 7.0  |          |       | 24.5         | 24.7    | 24.7    |         |
| クランク    | 7.0      | 28.5 | 0.50     | 11.00 | 26.8         | 27.3    | 28.2    |         |
| ハンプ     | 28.5     | 7.0  | 0.05     | 2.00  | 28.0         | 26.4    | 26.5    |         |

構造形状 ハンプ系 d1:ハンプの高さ(m) d2:ハンプの長さ(m)  
クランク、スラローム系 d1:屈曲の見通し幅(m) d2:屈曲の長さ(m)  
狭さく、フォルト系 d1:構造設置部の車道幅員(m) d2:構造の長さ(m)  
組み合わせたもの 備考欄に d1+d2 で記述

参考表－４・５（２／２） 関東一古市場109号線 の速度抑制施設の形状と速度状況

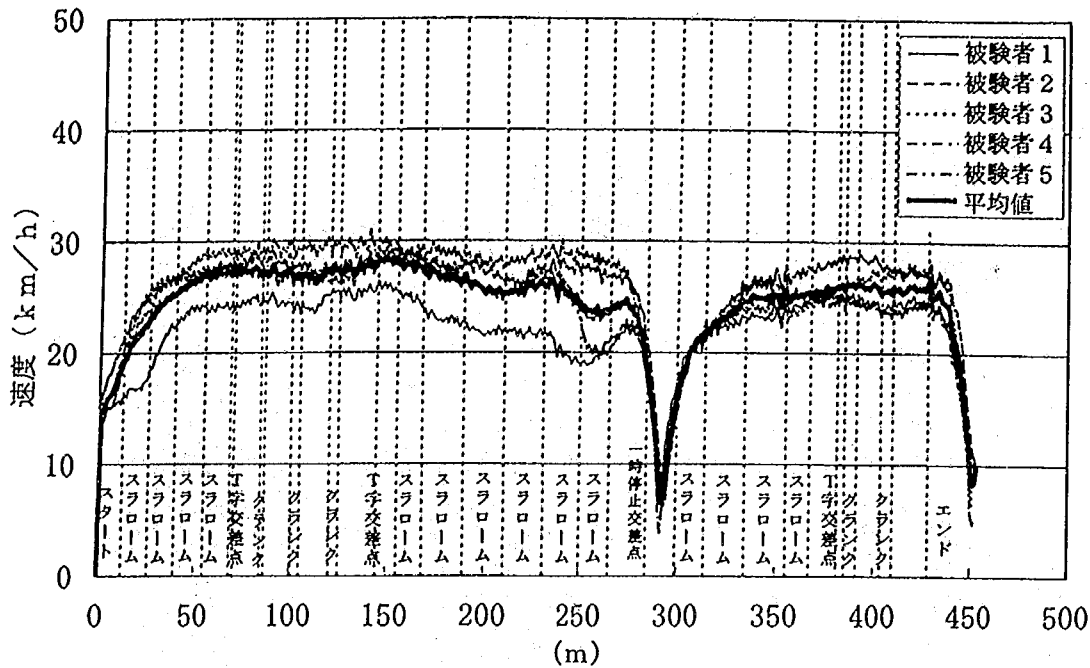
| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考  |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|-----|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |     |
| ハンプ     | 3.0      | 16.0 | 0.05     | 2.00  | 12.8         | 14.1    | 15.3    |     |
| T字路     | 16.0     | 4.0  |          |       | 22.1         | 22.5    | 22.5    |     |
| クランク    | 4.0      | 10.5 | 0.50     | 10.50 | 22.3         | 20.6    | 22.0    |     |
| T字路     | 10.5     | 20.0 |          |       | 23.6         | 23.9    | 23.9    |     |
| 交差点ハンプ  | 20.0     | 25.5 | 0.05     | 15.50 | 24.9         | 14.7    | 20.1    | T字路 |
| 交差点クランク | 25.5     | 16.0 | 0.50     | 9.50  | 22.2         | 21.8    | 22.5    | T字路 |
| ハンプ     | 16.0     | 4.5  | 0.05     | 2.00  | 22.1         | 15.5    | 18.0    |     |

構造形状 ハンプ系 d1:ハンプの高さ(m) d2:ハンプの長さ(m)  
クランク、スラローム系 d1:屈曲の見通し幅(m) d2:屈曲の長さ(m)  
狭さく、フォルト系 d1:構造設置部の車道幅員(m) d2:構造の長さ(m)  
組み合わせたもの 備考欄に d1+d2 で記述



参考図-4・10 関東一古市場109号線の路線図

⑥ 関東一北区道第1071号線

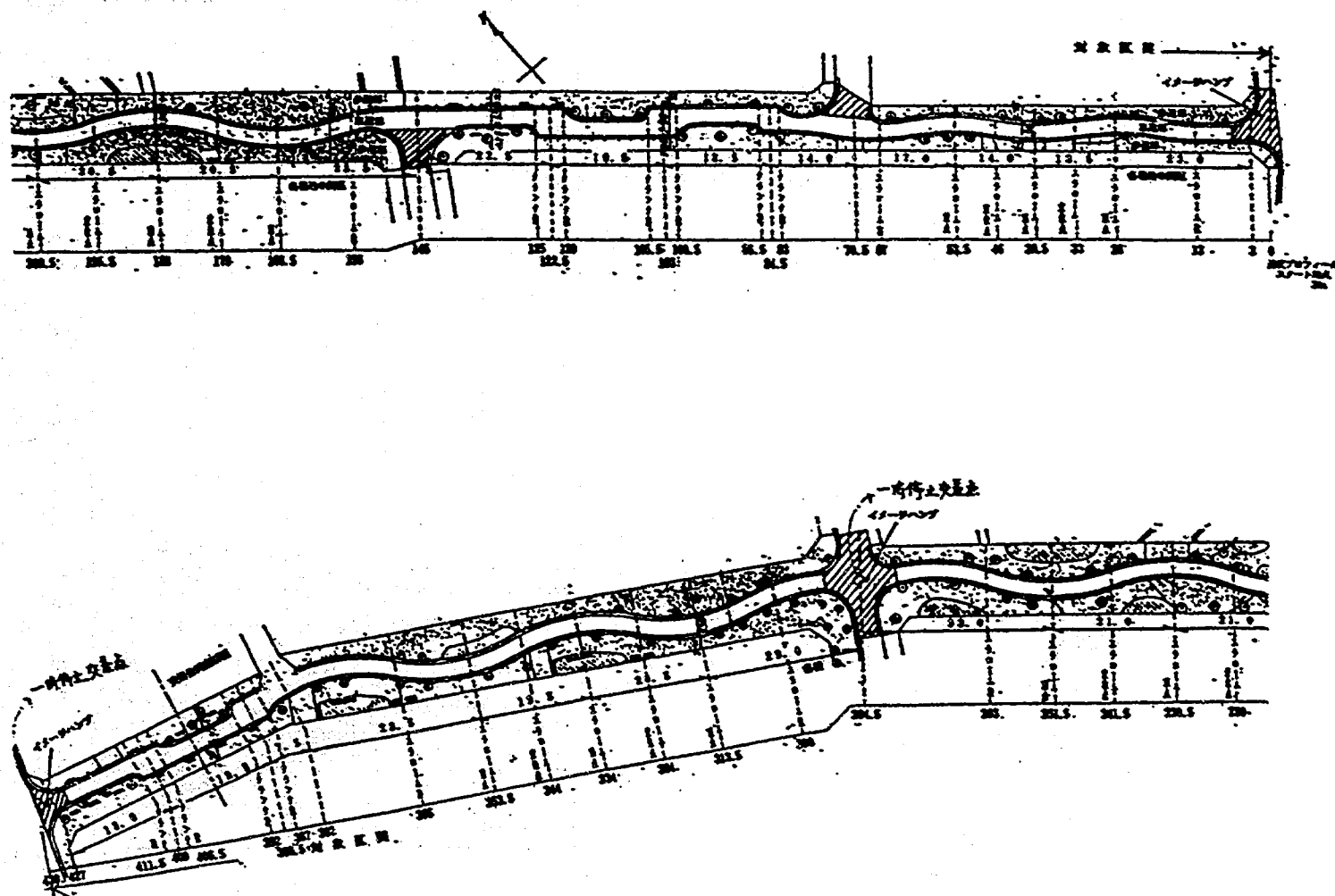


参考図-4・11 関東一北区道第1071号線 の速度プロフィール

参考表-4・6 関東一北区道第1071号線 の速度抑制施設の形状と速度状況

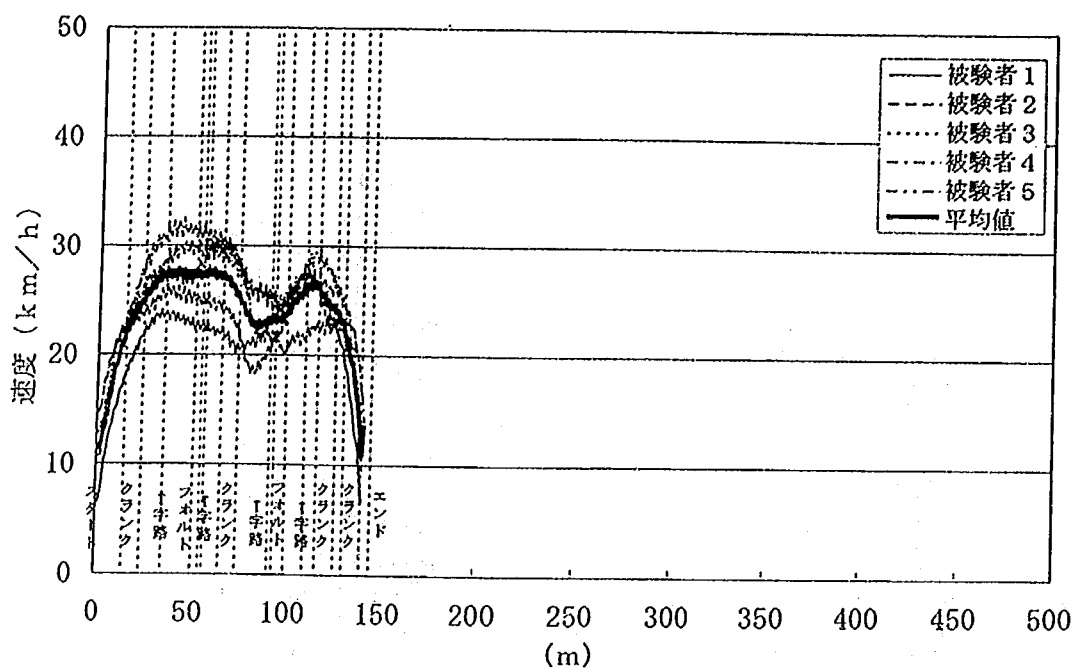
| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考      |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|---------|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |         |
| スラローム   | 13.0     | 0.0  | 2.00     | 13.00 | 19.4         | 19.6    | 23.4    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 2.50     | 13.50 | 23.4         | 23.4    | 25.5    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 2.00     | 14.00 | 25.5         | 25.5    | 26.9    |         |
| スラローム   | 0.0      | 3.5  | 2.00     | 17.00 | 26.9         | 26.6    | 27.3    |         |
| T字路     | 3.5      | 12.5 |          |       | 27.3         | 27.1    | 27.1    |         |
| クランク    | 12.5     | 14.0 | 2.00     | 3.50  | 27.6         | 26.9    | 27.4    |         |
| クランク    | 14.0     | 14.5 | 1.50     | 5.00  | 27.9         | 26.5    | 27.0    |         |
| クランク    | 14.5     | 20.0 | 1.80     | 5.00  | 27.3         | 26.9    | 27.4    |         |
| T字路     | 20.0     | 11.0 |          |       | 28.3         | 28.4    | 28.4    |         |
| スラローム   | 11.0     | 0.0  | 1.50     | 12.50 | 28.5         | 27.0    | 28.0    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 0.00     | 20.50 | 28.0         | 26.1    | 27.5    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 0.00     | 20.50 | 27.5         | 25.0    | 26.5    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 0.00     | 21.00 | 26.5         | 25.2    | 26.4    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 0.00     | 21.00 | 26.4         | 24.1    | 26.5    |         |
| スラローム   | 0.0      | 21.5 | 1.50     | 11.50 | 26.5         | 23.4    | 24.1    |         |
| イメージハンプ | 21.5     | 15.5 | 0.00     | 12.50 | 24.8         | 18.7    | 18.7    | 一時停止交差点 |
| スラローム   | 15.5     | 0.0  | 0.50     | 13.50 | 17.8         | 16.3    | 21.7    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 0.25     | 20.50 | 21.7         | 21.7    | 24.7    |         |
| スラローム   | 0.0      | 0.0  | 1.50     | 19.50 | 24.7         | 24.1    | 25.2    |         |
| スラローム   | 0.0      | 16.0 | 2.00     | 28.50 | 25.2         | 24.8    | 25.7    |         |
| T字路     | 16.0     | 5.0  |          |       | 26.0         | 26.1    | 26.1    |         |
| クランク    | 5.0      | 14.5 | 1.50     | 5.00  | 26.2         | 26.0    | 26.3    |         |
| クランク    | 14.5     | 18.5 | 2.00     | 5.00  | 26.3         | 25.3    | 26.0    |         |
| イメージハンプ | 18.5     | -    | 0.00     | 6.00  | 26.5         | 25.2    | 25.2    | 終点      |

構造形状 ハンプ系 d1:ハンプの高さ(m) d2:ハンプの長さ(m)  
クランク、スラローム系 d1:起曲の見通し幅(m) d2:起曲の長さ(m)  
狭さく、フォルト系 d1:構造設置部の車道幅員(m) d2:構造の長さ(m)  
組み合わせたもの 備考欄に d1+d2 で記述

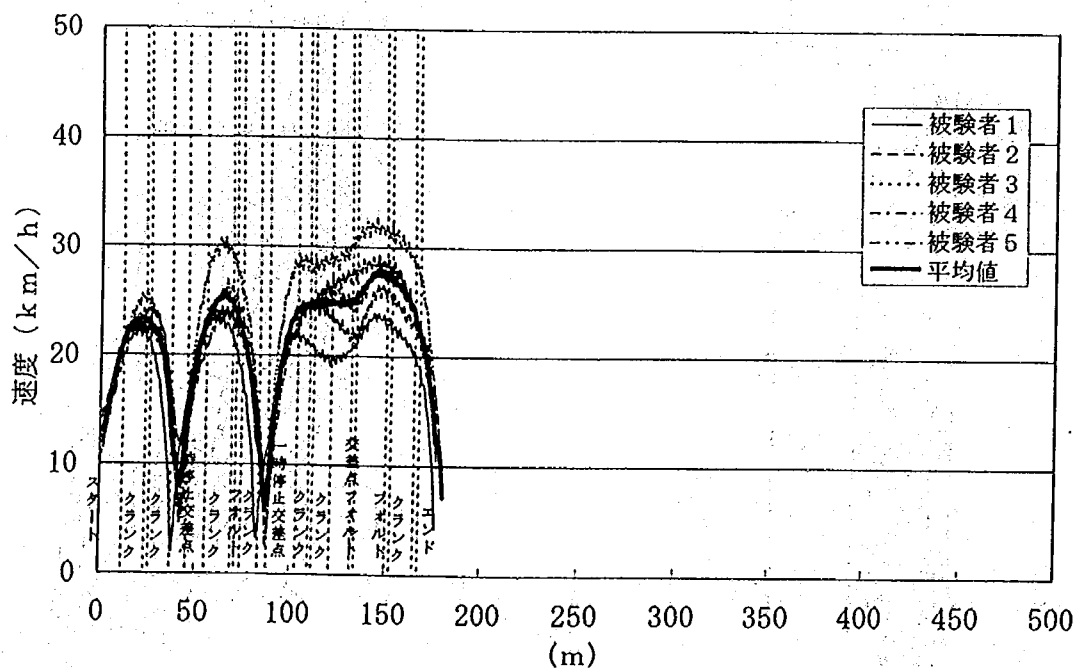


参考図-4・12 関東一北区道第1071号線の路線図

⑦中部一旗屋町第6号線



参考図-4・13(1/2) 中部一旗屋町第6号線 (西行) の速度プロフィール



参考図-4・13(2/2) 中部一旗屋町第6号線 (東行) の速度プロフィール

参考表-4・7(1/2) 中部一旗屋町第6号線(西行)の速度抑制施設の形状と速度状況

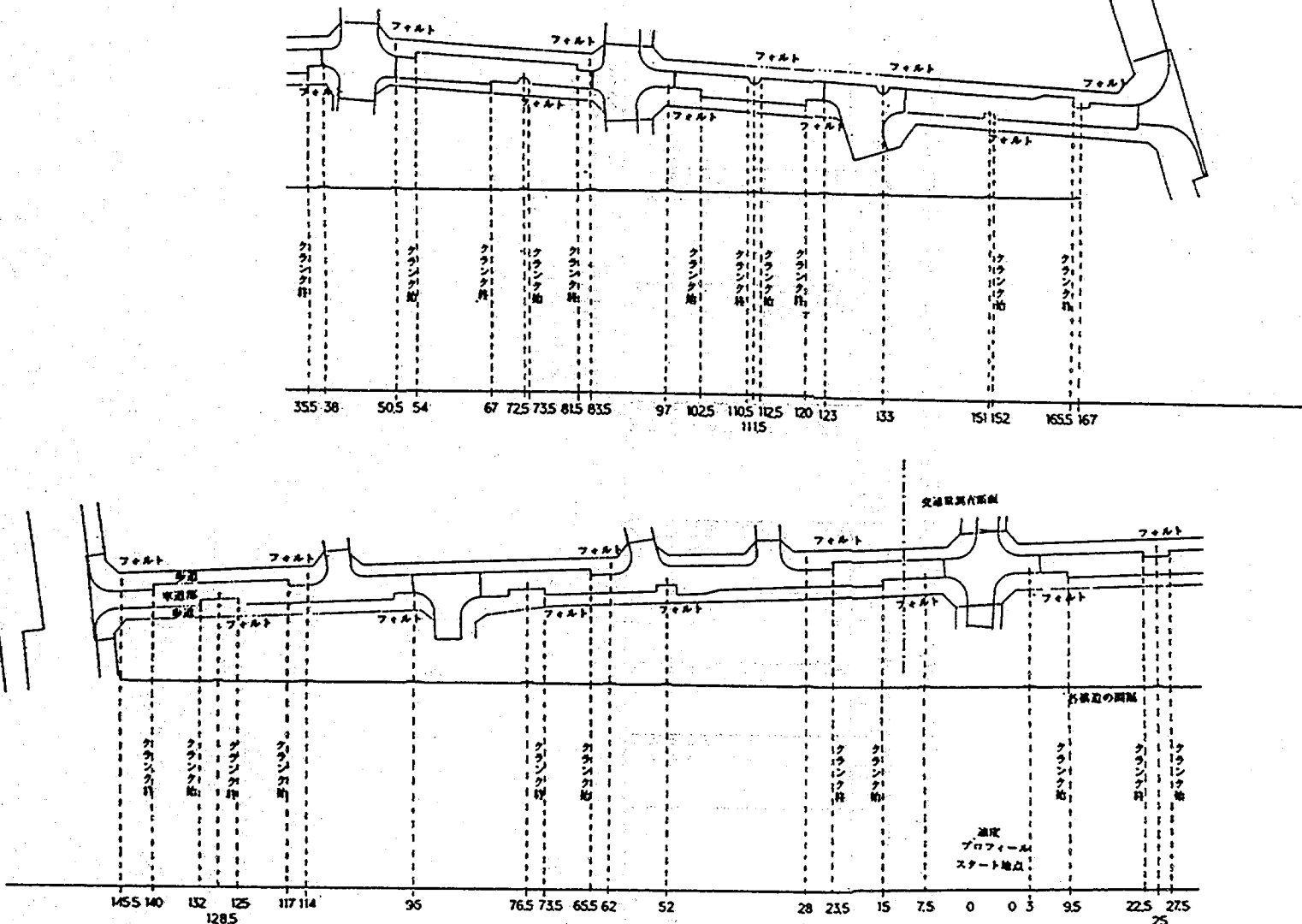
| 速度抑制施設 | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |      | 速度データ (km/h) |         |         | 備考 |
|--------|----------|------|----------|------|--------------|---------|---------|----|
|        | 前        | 後    | d 1      | d 2  | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |    |
| クランク   | 7.5      | 10.5 | 2.00     | 8.50 | 20.8         | 22.2    | 24.9    |    |
| T字路    | 10.5     | 16.0 |          |      | 27.4         | 27.0    | 27.0    |    |
| フォルト   | 16.0     | 1.5  | 3.00     | 3.50 | 27.8         | 27.0    | 27.6    |    |
| T字路    | 1.5      | 10.0 |          |      | 27.6         | 27.5    | 27.5    |    |
| クランク   | 10.0     | 16.5 | 2.00     | 8.00 | 27.8         | 25.4    | 27.4    |    |
| T字路    | 16.5     | 3.0  |          |      | 24.9         | 23.0    | 23.0    |    |
| フォルト   | 3.0      | 4.5  | 3.00     | 6.00 | 23.6         | 23.0    | 23.7    |    |
| T字路    | 4.5      | 8.5  |          |      | 25.6         | 26.1    | 26.1    |    |
| クランク   | 8.5      | 7.0  | 2.00     | 8.00 | 26.7         | 23.9    | 25.7    |    |
| クランク   | 7.0      | 5.5  | 2.00     | 8.00 | 24.1         | 10.8    | 21.3    |    |

|      |             |                  |              |
|------|-------------|------------------|--------------|
| 構造形状 | ハンブ系        | d1:ハンブの高さ(m)     | d2:ハンブの長さ(m) |
|      | クランク、スラローム系 | d1:起曲の見通し幅(m)    | d2:起曲の長さ(m)  |
|      | 狭さく、フォルト系   | d1:構造設置部の車道幅員(m) | d2:構造の長さ(m)  |
|      | 組み合わせたもの    | 備考欄に d1+d2 で記述   |              |

参考表－４・７(2/2) 中部一旗屋町第６号線（東行）の速度抑制施設の形状と速度状況

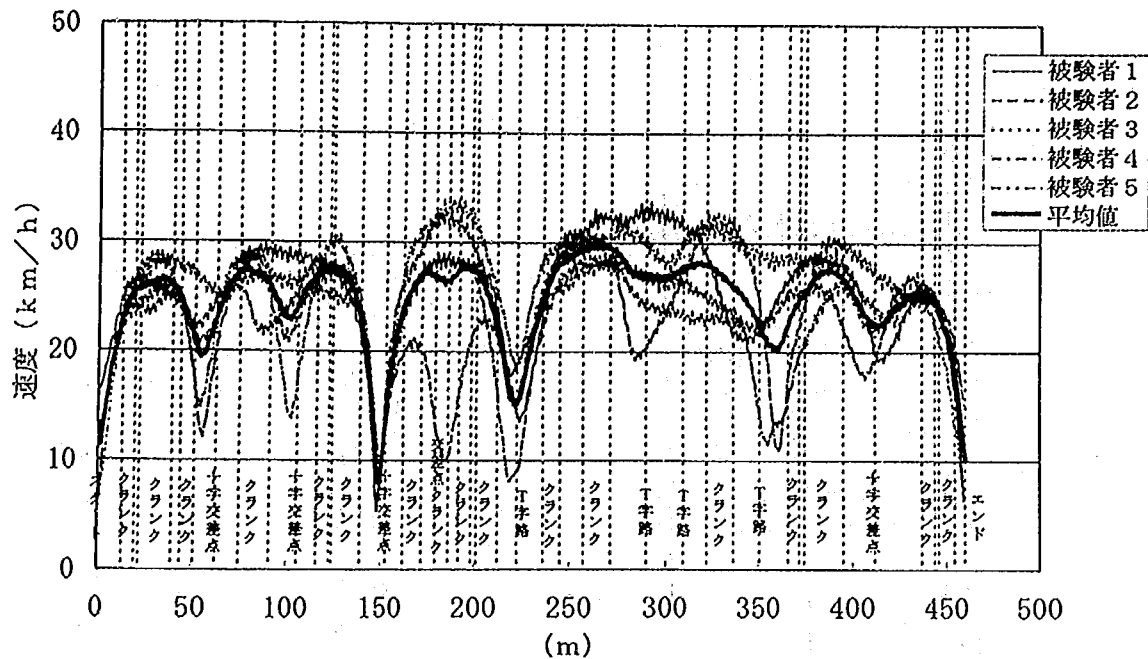
| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考  |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|-----|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |     |
| クランク    | 9.5      | 5.0  | 2.00     | 13.00 | 18.5         | 19.6    | 23.3    | T字路 |
| クランク    | 5.0      | 8.5  | 2.00     | 8.00  | 23.2         | 17.3    | 22.6    |     |
| 一時停止交差点 | 8.5      | 10.0 |          |       | 15.8         | 11.2    | 11.2    |     |
| クランク    | 10.0     | 4.5  | 2.00     | 13.00 | 22.0         | 23.1    | 25.5    |     |
| フォルト    | 4.5      | 0.0  | 3.00     | 2.00  | 24.9         | 22.6    | 23.4    |     |
| クランク    | 0.0      | 8.0  | 2.00     | 8.00  | 23.4         | 14.4    | 21.7    |     |
| 一時停止交差点 | 8.0      | 13.0 |          |       | 21.7         | 6.3     | 12.4    |     |
| クランク    | 13.0     | 2.0  | 2.00     | 8.00  | 23.3         | 24.1    | 24.8    |     |
| クランク    | 2.0      | 12.0 | 2.00     | 7.50  | 24.4         | 24.4    | 25.1    |     |
| 交差点フォルト | 12.0     | 16.0 | 3.00     | 2.00  | 25.1         | 25.2    | 25.6    |     |
| フォルト    | 16.0     | 0.0  | 3.00     | 2.00  | 27.9         | 26.9    | 27.6    |     |
| クランク    | 0.0      | 14.5 | 2.00     | 13.50 | 27.6         | 23.0    | 27.2    |     |

|      |             |                 |               |
|------|-------------|-----------------|---------------|
| 構造形状 | ハンブ系        | d1:ハンブの高さ(m)    | d2:ハンブの長さ(m)  |
|      | クランク、スラローム系 | d1:起曲の見通し幅(m)   | d2:起曲の長さ(m)   |
|      | 狭さく、フォルト系   | d1:構造設備の車道幅員(m) | d2:構造設備の長さ(m) |
|      | 組み合わせたもの    | 備考欄に d1+d2 で記述  |               |



参考図-4・14 中部一旗屋町第6号線の路線図

⑧中部一駒止元志賀町東線

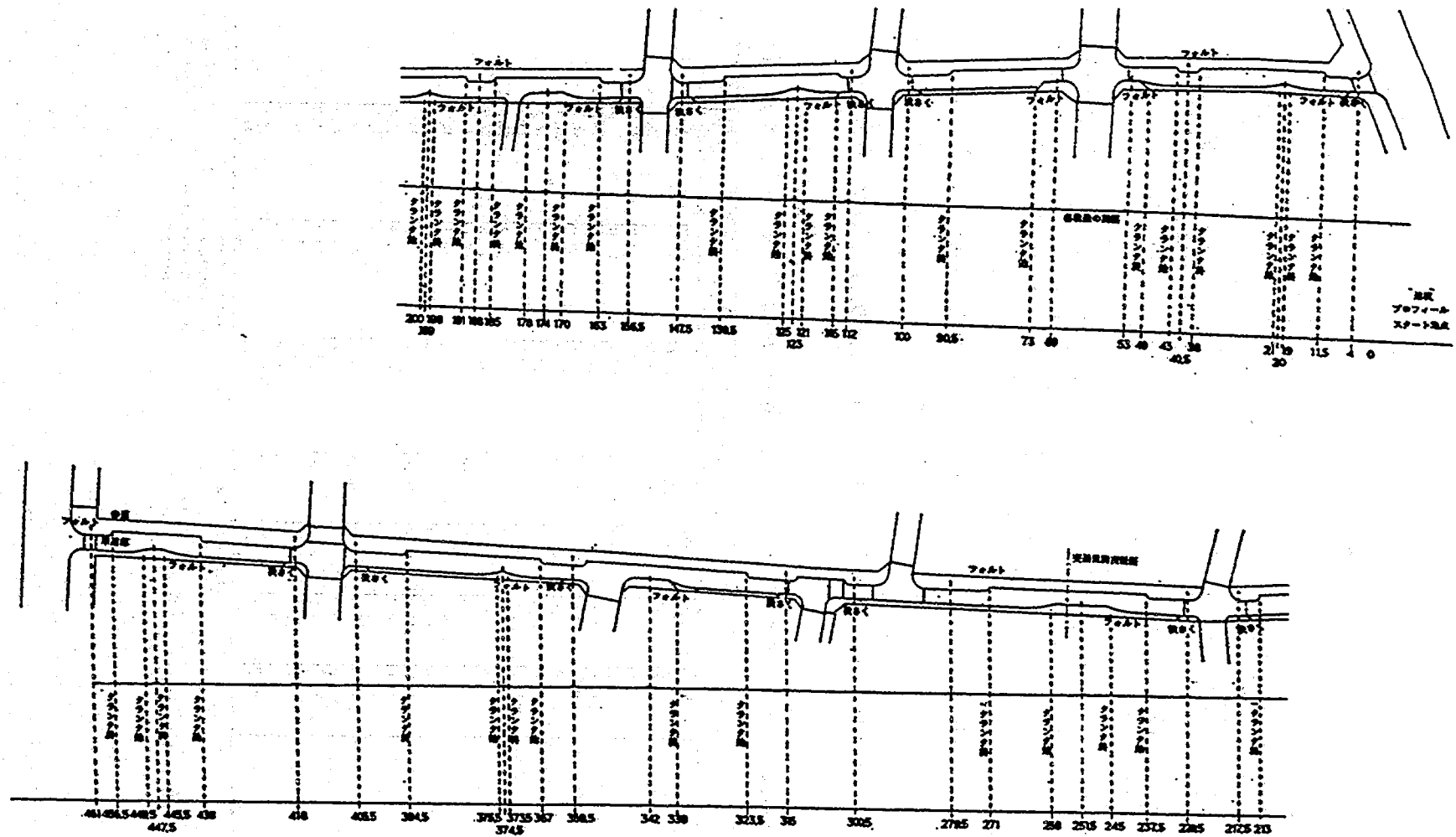


参考図-4・15 中部一駒止元志賀町東線の速度プロフィール

参考表-4・8 中部一駒止元志賀町東線の速度抑制施設の形状と速度状況

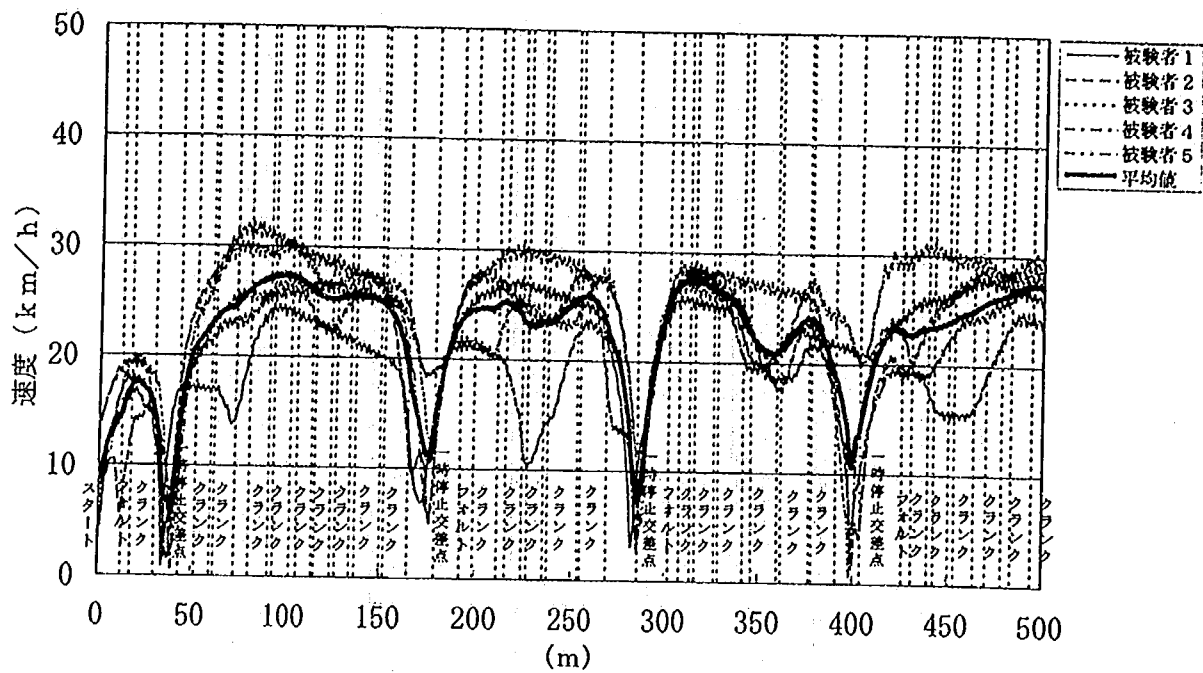
| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考  |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|-----|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |     |
| クランク    | 11.5     | 2.0  | 2.00     | 7.50  | 21.2         | 21.6    | 25.1    | T字路 |
| クランク    | 2.0      | 5.0  | 2.00     | 17.00 | 25.6         | 25.4    | 26.7    |     |
| クランク    | 5.0      | 11.0 | 2.00     | 6.00  | 26.3         | 22.2    | 25.0    |     |
| 十字交差点   | 11.0     | 7.0  |          |       | 21.5         | 22.2    | 22.2    |     |
| クランク    | 7.0      | 14.5 | 2.00     | 17.50 | 26.8         | 26.0    | 27.4    |     |
| 十字交差点   | 14.5     | 10.0 |          |       | 25.5         | 24.2    | 24.2    |     |
| クランク    | 10.0     | 4.0  | 2.00     | 6.00  | 26.9         | 26.6    | 27.5    |     |
| クランク    | 4.0      | 14.0 | 2.00     | 13.50 | 27.6         | 23.5    | 27.5    |     |
| 十字交差点   | 14.0     | 10.5 |          |       | 22.4         | 13.3    | 13.3    |     |
| クランク    | 10.5     | 8.0  | 2.00     | 7.00  | 23.5         | 24.1    | 26.9    |     |
| 交差点クランク | 8.0      | 6.0  | 2.00     | 7.00  | 27.4         | 26.2    | 26.9    |     |
| クランク    | 6.0      | 2.0  | 2.00     | 7.00  | 27.0         | 27.3    | 27.9    |     |
| クランク    | 2.0      | 5.0  | 2.00     | 13.00 | 27.9         | 21.0    | 27.3    |     |
| 十字交差点   | 5.0      | 15.0 |          |       | 20.2         | 15.1    | 15.1    |     |
| クランク    | 15.0     | 13.0 | 2.00     | 7.50  | 24.9         | 25.3    | 28.1    |     |
| クランク    | 13.0     | 11.0 | 2.00     | 13.00 | 29.4         | 29.2    | 30.1    |     |
| T字路     | 11.0     | 18.5 |          |       | 29.5         | 27.1    | 27.1    |     |
| T字路     | 18.5     | 14.5 |          |       | 27.8         | 27.7    | 27.7    |     |
| クランク    | 14.5     | 9.0  | 2.00     | 14.50 | 28.2         | 26.3    | 27.9    |     |
| T字路     | 9.0      | 16.0 |          |       | 25.5         | 22.2    | 22.2    |     |
| クランク    | 16.0     | 2.0  | 2.00     | 3.50  | 22.6         | 23.4    | 25.0    |     |
| クランク    | 2.0      | 18.0 | 2.00     | 19.00 | 25.1         | 25.6    | 27.6    |     |
| 十字交差点   | 18.0     | 25.5 |          |       | 26.6         | 22.6    | 22.6    |     |
| クランク    | 25.5     | 4.0  | 2.00     | 7.50  | 25.6         | 23.8    | 25.3    |     |
| クランク    | 4.0      | 4.5  | 2.00     | 7.00  | 23.4         | 15.7    | 22.0    |     |

|      |             |                  |              |
|------|-------------|------------------|--------------|
| 構造形状 | ハンブ系        | d1:ハンブの高さ(m)     | d2:ハンブの長さ(m) |
|      | クランク、スラローム系 | d1:図曲の見通し幅(m)    | d2:図曲の長さ(m)  |
|      | 狭さく、フォルト系   | d1:構造設置部の車道幅員(m) | d2:構造の長さ(m)  |
|      | 組み合わせたもの    | 備考欄に d1+d2 で記述   |              |

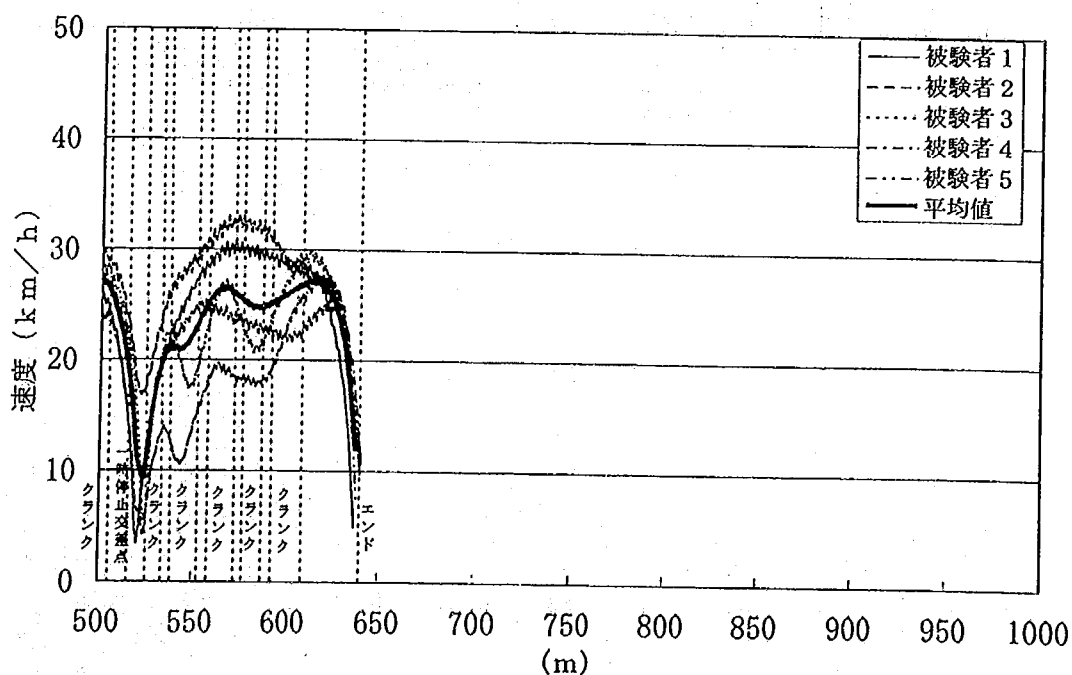


参考図 - 4・16 中部一駒止元志賀町東線の路線図

⑨中部一中村区靖国町第3号線



参考図－４・１７(１/２) 中部－中村区靖国町第３号線の速度プロフィール

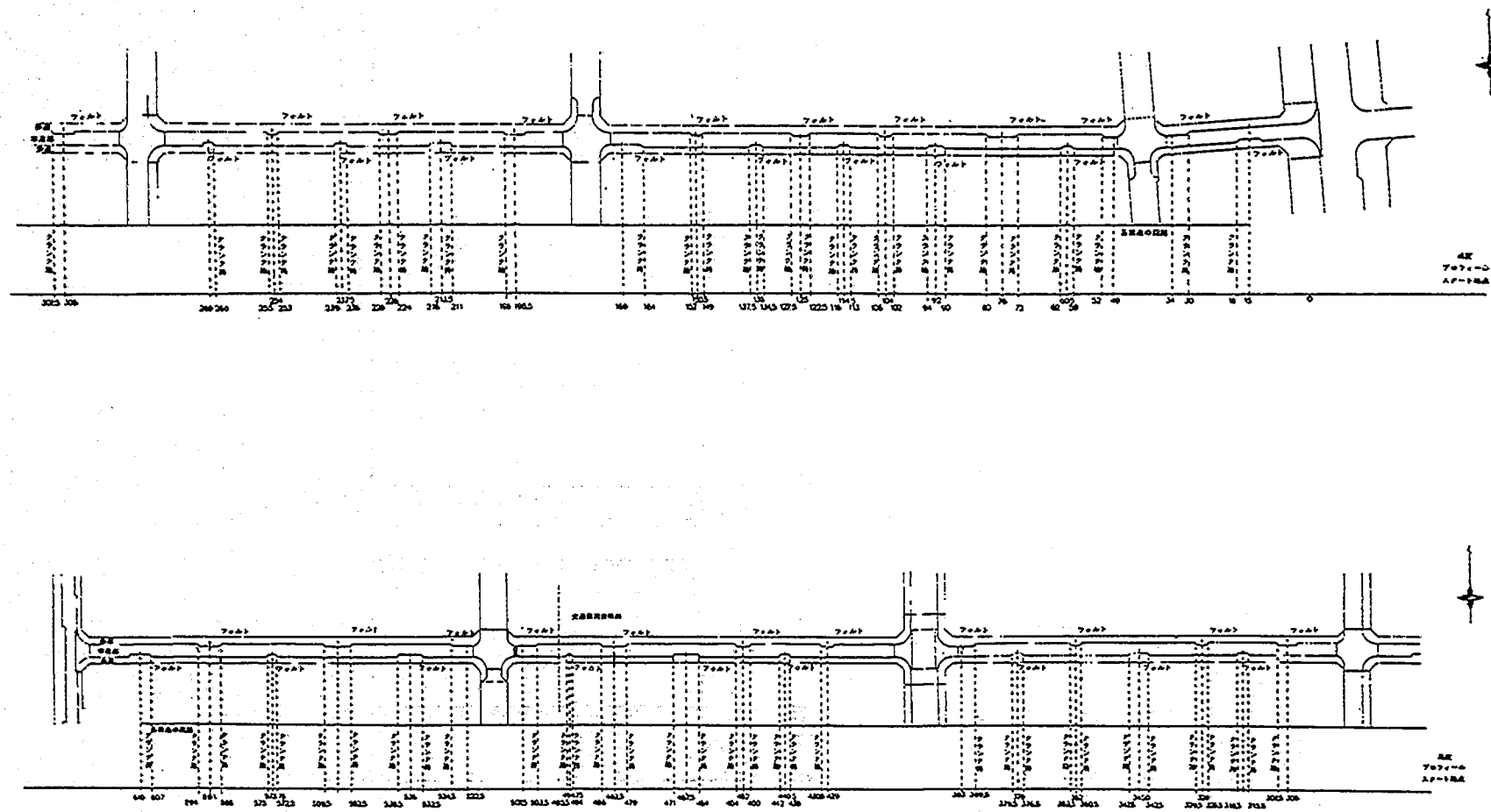


参考図－４・１７(２/２) 中部一中村区靖国町第３号線の速度プロフィール

参考表-4・9 中部一中村区靖国町第3号線の速度抑制施設の形状と速度状況

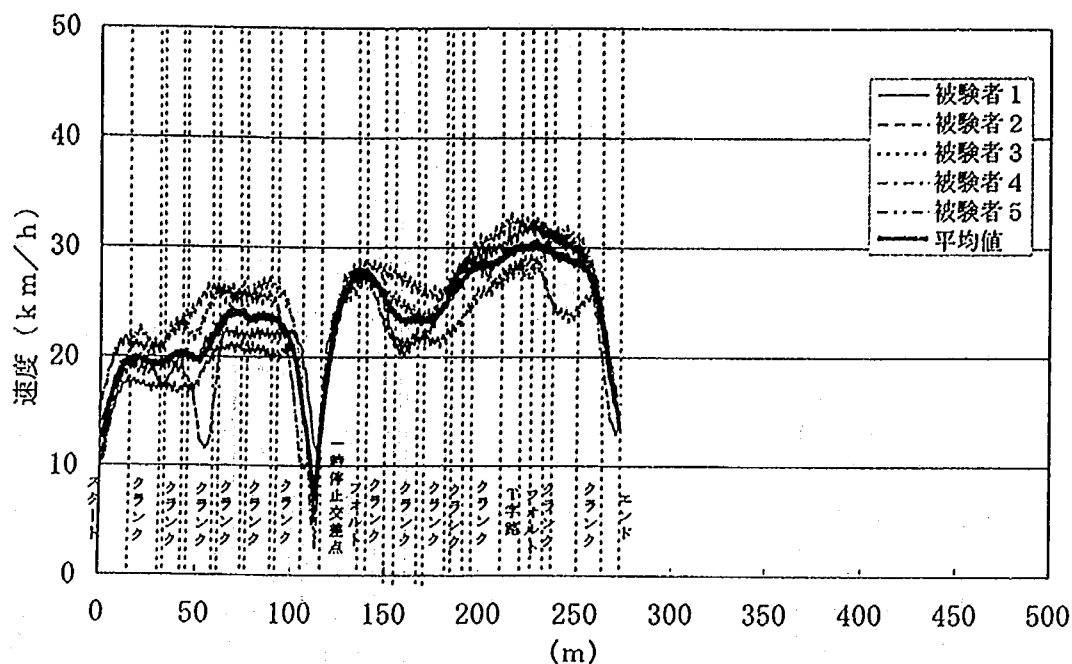
| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考 |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|----|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |    |
| フォルト    | 12.0     | 0.0  | 3.00     | 6.00  | 14.4         | 15.0    | 17.3    |    |
| クランク    | 0.0      | 8.0  | 2.00     | 12.00 | 17.3         | 14.5    | 17.6    |    |
| 一時停止交差点 | 8.0      | 10.0 |          |       | 13.5         | 12.4    | 12.4    |    |
| クランク    | 10.0     | 3.0  | 2.00     | 7.00  | 20.7         | 21.2    | 22.7    |    |
| クランク    | 3.0      | 8.0  | 2.00     | 10.00 | 23.3         | 23.4    | 24.5    |    |
| クランク    | 8.0      | 4.0  | 2.00     | 10.00 | 26.0         | 26.1    | 27.2    |    |
| クランク    | 4.0      | 4.0  | 2.00     | 8.00  | 27.3         | 27.2    | 27.5    |    |
| クランク    | 4.0      | 3.0  | 2.00     | 7.00  | 27.4         | 26.1    | 27.2    |    |
| クランク    | 3.0      | 5.0  | 2.00     | 6.50  | 26.2         | 26.3    | 25.8    |    |
| クランク    | 5.0      | 3.0  | 2.00     | 7.00  | 25.3         | 25.3    | 25.6    |    |
| クランク    | 3.0      | 3.0  | 2.00     | 11.50 | 25.7         | 25.2    | 25.7    |    |
| クランク    | 3.0      | 9.0  | 2.00     | 12.00 | 25.0         | 19.2    | 24.7    |    |
| 一時停止交差点 | 9.0      | 15.0 |          |       | 18.0         | 13.4    | 13.4    |    |
| フォルト    | 15.0     | 0.0  | 3.00     | 5.00  | 23.6         | 23.8    | 24.5    |    |
| クランク    | 0.0      | 5.0  | 2.00     | 13.00 | 24.5         | 24.4    | 24.9    |    |
| クランク    | 5.0      | 4.0  | 2.00     | 8.00  | 25.4         | 24.3    | 25.2    |    |
| クランク    | 4.0      | 3.0  | 2.00     | 8.00  | 23.5         | 23.0    | 23.6    |    |
| クランク    | 3.0      | 2.0  | 2.00     | 14.00 | 23.4         | 23.5    | 25.6    |    |
| クランク    | 2.0      | 16.5 | 2.00     | 13.00 | 25.6         | 23.6    | 26.0    |    |
| 一時停止交差点 | 16.5     | 19.5 |          |       | 23.1         | 7.2     | 7.2     |    |
| フォルト    | 19.5     | 2.5  | 3.00     | 5.50  | 24.9         | 25.3    | 26.9    |    |
| クランク    | 2.5      | 3.0  | 2.00     | 8.00  | 26.9         | 27.2    | 27.5    |    |
| クランク    | 3.0      | 3.0  | 2.00     | 8.00  | 27.5         | 26.8    | 27.3    |    |
| クランク    | 3.0      | 5.0  | 2.00     | 13.00 | 26.7         | 23.6    | 26.5    |    |
| クランク    | 5.0      | 3.0  | 2.00     | 13.00 | 23.5         | 20.8    | 22.1    |    |
| クランク    | 3.0      | 3.0  | 2.00     | 13.00 | 21.3         | 21.3    | 24.3    |    |
| クランク    | 3.0      | 13.5 | 2.00     | 10.00 | 24.2         | 19.6    | 23.8    |    |
| 一時停止交差点 | 13.5     | 24.5 |          |       | 18.9         | 13.6    | 13.6    |    |
| フォルト    | 24.5     | 0.0  | 3.50     | 3.50  | 23.5         | 22.6    | 22.9    |    |
| クランク    | 0.0      | 3.0  | 2.00     | 8.50  | 22.9         | 22.8    | 23.5    |    |
| クランク    | 3.0      | 4.0  | 2.00     | 8.00  | 23.4         | 23.4    | 24.0    |    |
| クランク    | 4.0      | 7.0  | 2.00     | 10.00 | 24.2         | 24.2    | 25.1    |    |
| クランク    | 7.0      | 7.0  | 2.00     | 8.00  | 25.7         | 25.8    | 26.4    |    |
| クランク    | 7.0      | 1.5  | 2.00     | 8.00  | 26.9         | 26.8    | 27.5    |    |
| クランク    | 1.5      | 11.5 | 2.00     | 8.00  | 27.5         | 26.8    | 27.4    |    |
| 一時停止交差点 | 11.5     | 9.5  |          |       | 26.2         | 18.7    | 18.7    |    |
| クランク    | 9.5      | 7.0  | 2.00     | 8.00  | 17.5         | 9.7     | 19.0    |    |
| クランク    | 7.0      | 7.0  | 2.00     | 13.00 | 21.2         | 20.9    | 23.1    |    |
| クランク    | 7.0      | 2.5  | 2.00     | 13.00 | 25.0         | 25.5    | 26.6    |    |
| クランク    | 2.5      | 6.0  | 2.00     | 13.00 | 25.9         | 24.6    | 25.4    |    |
| クランク    | 6.0      | 33.0 | 2.00     | 13.00 | 25.2         | 25.2    | 26.8    |    |

|      |             |                  |              |
|------|-------------|------------------|--------------|
| 構造形状 | ハンブ系        | d1:ハンブの高さ(m)     | d2:ハンブの長さ(m) |
|      | クランク、スラローム系 | d1:船曲の見通し幅(m)    | d2:船曲の長さ(m)  |
|      | 狭さく、フォルト系   | d1:構設設置部の車道幅員(m) | d2:構設の長さ(m)  |
|      | 組み合わせたもの    | 備考欄に d1d2 で記述    |              |



参考図－4・18 中部－中村区靖国町第3号線の路線図

⑩中部一四・八番町東西線第2号線

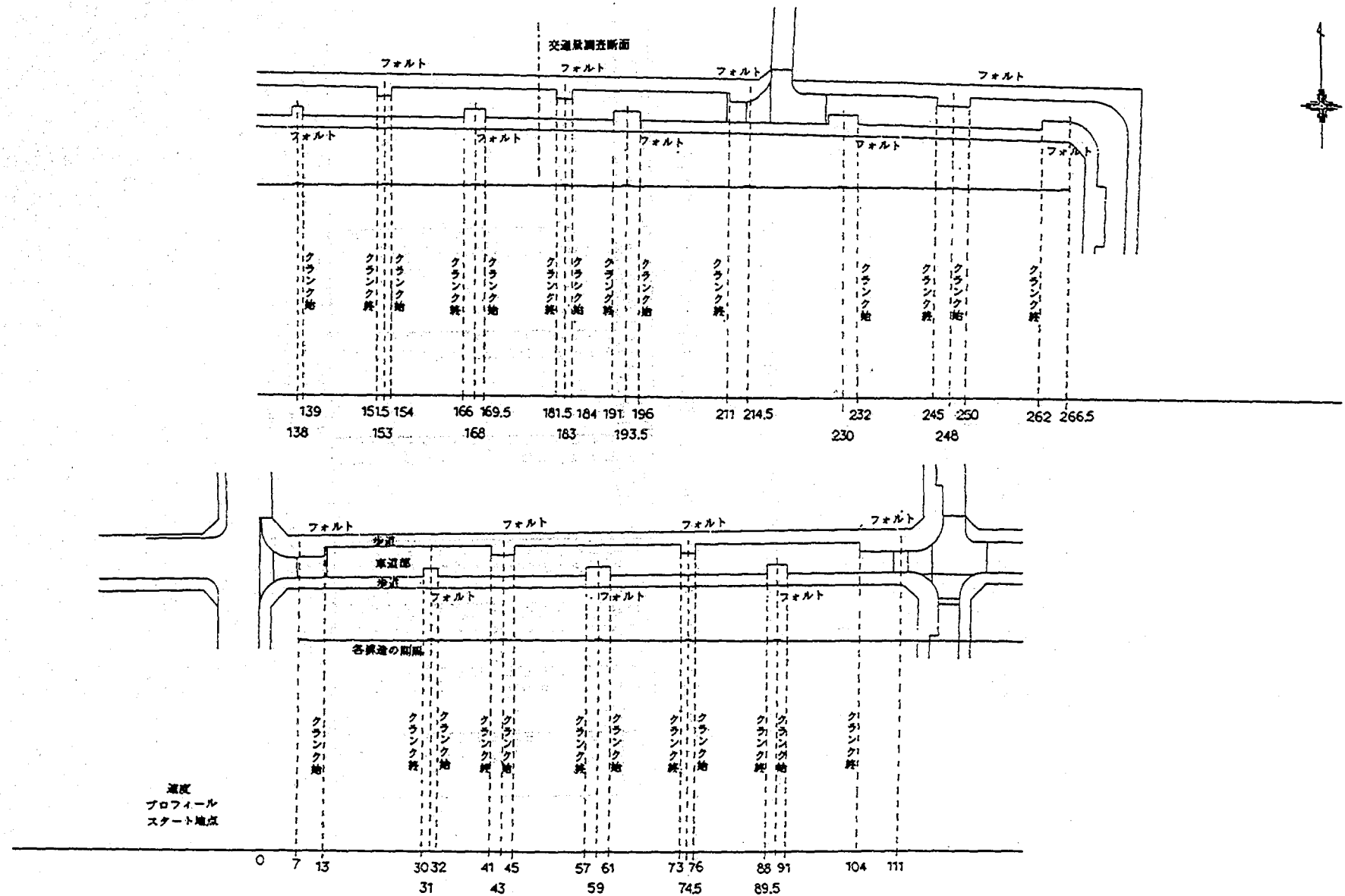


参考図-4・19 中部一四・八番町東西線第2号線の速度プロフィール

参考表-4・10 中部一四・八番町東西線第2号線の速度抑制施設の形状と速度状況

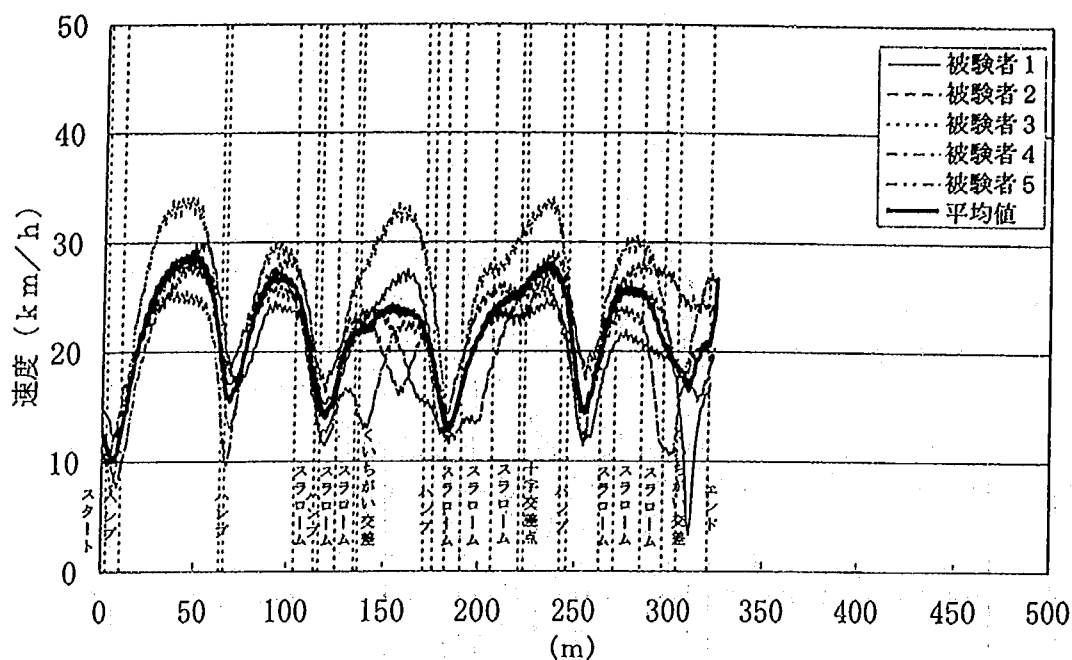
| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考 |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|----|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |    |
| クランク    | 13.0     | 2.0  | 2.00     | 17.00 | 19.4         | 19.1    | 20.0    |    |
| クランク    | 2.0      | 4.0  | 2.00     | 9.00  | 19.4         | 19.0    | 20.4    |    |
| クランク    | 4.0      | 4.0  | 2.00     | 12.00 | 20.5         | 19.5    | 21.5    |    |
| クランク    | 4.0      | 3.0  | 2.00     | 12.00 | 22.8         | 22.8    | 24.3    |    |
| クランク    | 3.0      | 3.0  | 2.00     | 12.00 | 24.1         | 23.2    | 23.9    |    |
| クランク    | 3.0      | 15.5 | 2.00     | 13.00 | 23.6         | 17.0    | 23.5    |    |
| 一時停止交差点 | 15.5     | 17.5 |          |       | 16.2         | 12.2    | 12.2    |    |
| フォルト    | 17.5     | 0.0  | 3.00     | 2.00  | 27.6         | 27.5    | 27.9    |    |
| クランク    | 0.0      | 2.5  | 2.00     | 12.50 | 27.9         | 24.8    | 27.7    |    |
| クランク    | 2.5      | 3.5  | 2.00     | 12.50 | 24.5         | 23.1    | 23.9    |    |
| クランク    | 3.5      | 3.5  | 2.00     | 12.00 | 23.5         | 23.2    | 24.9    |    |
| クランク    | 3.5      | 5.0  | 2.00     | 7.00  | 25.4         | 25.4    | 27.4    |    |
| クランク    | 5.0      | 9.0  | 2.00     | 15.00 | 28.0         | 28.0    | 29.1    |    |
| T字路     | 9.0      | 8.0  |          |       | 29.1         | 29.2    | 30.1    |    |
| フォルト    | 8.0      | 0.0  | 3.00     | 5.00  | 30.4         | 29.7    | 30.6    |    |
| クランク    | 0.0      | 5.0  | 2.00     | 13.00 | 30.6         | 29.6    | 30.2    |    |
| クランク    | 5.0      | 10.0 | 2.00     | 12.00 | 29.7         | 23.7    | 28.7    |    |

構造形状      ハンプ系      d1:ハンプの高さ(m)      d2:ハンプの長さ(m)  
クランク、スローム系      d1:起曲の見通し幅(m)      d2:起曲の長さ(m)  
狭さく、フォルト系      d1:構造設置部の車道幅員(m)      d2:構造の長さ(m)  
組み合わせたもの      備考欄に d1+d2 で記述



参考図 - 4・20 中部一四・八番町東西線第2号線の路線図

⑪中部一町畑町小松町5号線

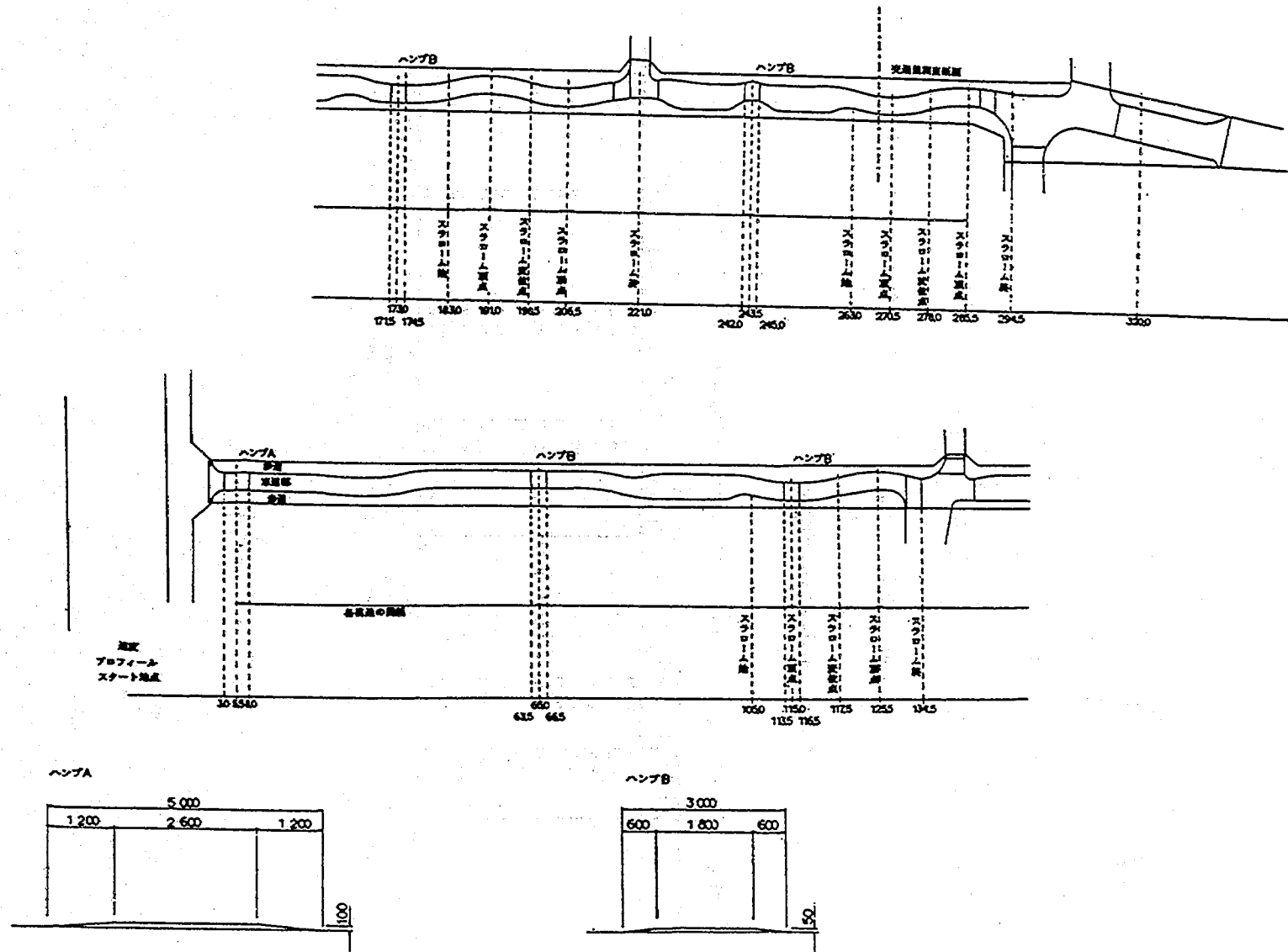


参考図-4・21 中部一町畑町小松町5号線の速度プロフィール

参考表-4・11 中部一町畑町小松町5号線の速度抑制施設の形状と速度状況

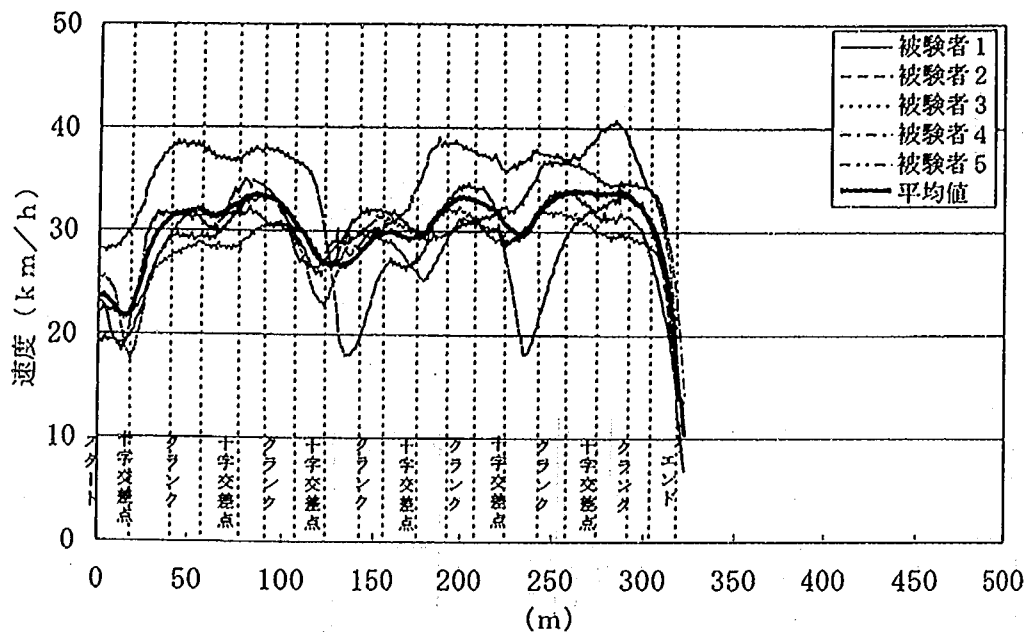
| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考         |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|------------|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |            |
| ハンプ     | 3.0      | 57.0 | 0.10     | 5.00  | 12.1         | 10.0    | 11.1    | スロー-ム間のハンプ |
| ハンプ     | 57.0     | 48.5 | 0.05     | 3.00  | 29.0         | 16.7    | 20.7    |            |
| スロー-ム   | 48.5     | 0.0  | 2.50     | 10.00 | 27.0         | 15.9    | 25.1    |            |
| ハンプ     | 0.0      | 0.0  | 0.05     | 3.00  | 25.1         | 15.5    | 15.5    |            |
| スロー-ム   | 0.0      | 0.0  | 1.50     | 10.50 | 15.5         | 14.0    | 17.0    |            |
| スロー-ム   | 0.0      | 3.0  | 2.50     | 9.00  | 17.0         | 17.9    | 21.7    |            |
| くいちがい交差 | 3.0      | 34.0 |          |       | 21.9         | 22.0    | 22.0    |            |
| ハンプ     | 34.0     | 8.5  | 0.05     | 3.00  | 24.2         | 19.8    | 21.3    |            |
| スロー-ム   | 8.5      | 0.0  | 1.50     | 8.00  | 19.0         | 12.7    | 17.2    |            |
| スロー-ム   | 0.0      | 0.0  | 1.50     | 15.50 | 17.2         | 17.5    | 23.6    |            |
| スロー-ム   | 0.0      | 0.0  | 1.50     | 14.50 | 23.6         | 23.6    | 25.9    |            |
| 十字交差点   | 0.0      | 21.0 |          |       | 25.9         | 25.4    | 25.4    |            |
| ハンプ     | 21.0     | 18.0 | 0.05     | 3.00  | 28.1         | 24.9    | 25.1    |            |
| スロー-ム   | 18.0     | 0.0  | 2.50     | 7.50  | 22.7         | 20.3    | 24.4    |            |
| スロー-ム   | 0.0      | 0.0  | 1.00     | 15.50 | 24.4         | 24.6    | 25.8    |            |
| スロー-ム   | 0.0      | 8.5  | 3.00     | 9.00  | 25.8         | 21.5    | 24.9    |            |
| くいちがい交差 | 8.5      | 17.0 |          |       | 18.7         | 18.7    | 18.7    |            |

|      |             |                  |              |
|------|-------------|------------------|--------------|
| 構造形状 | ハンプ系        | d1:ハンプの高さ(m)     | d2:ハンプの長さ(m) |
|      | クランク、スロー-ム系 | d1:路面の見通し幅(m)    | d2:路面の長さ(m)  |
|      | 狭さく、フォルト系   | d1:構造設置部の車道幅員(m) | d2:構造の長さ(m)  |
|      | 組み合わせたもの    | 備考欄に d1+d2 で記述   |              |



参考図 - 4・22 中部一町畑町小松町5号線の路線図

⑫近畿一駅前武庫之庄線



参考図 - 4・23 近畿一駅前武庫之庄線の速度プロフィール

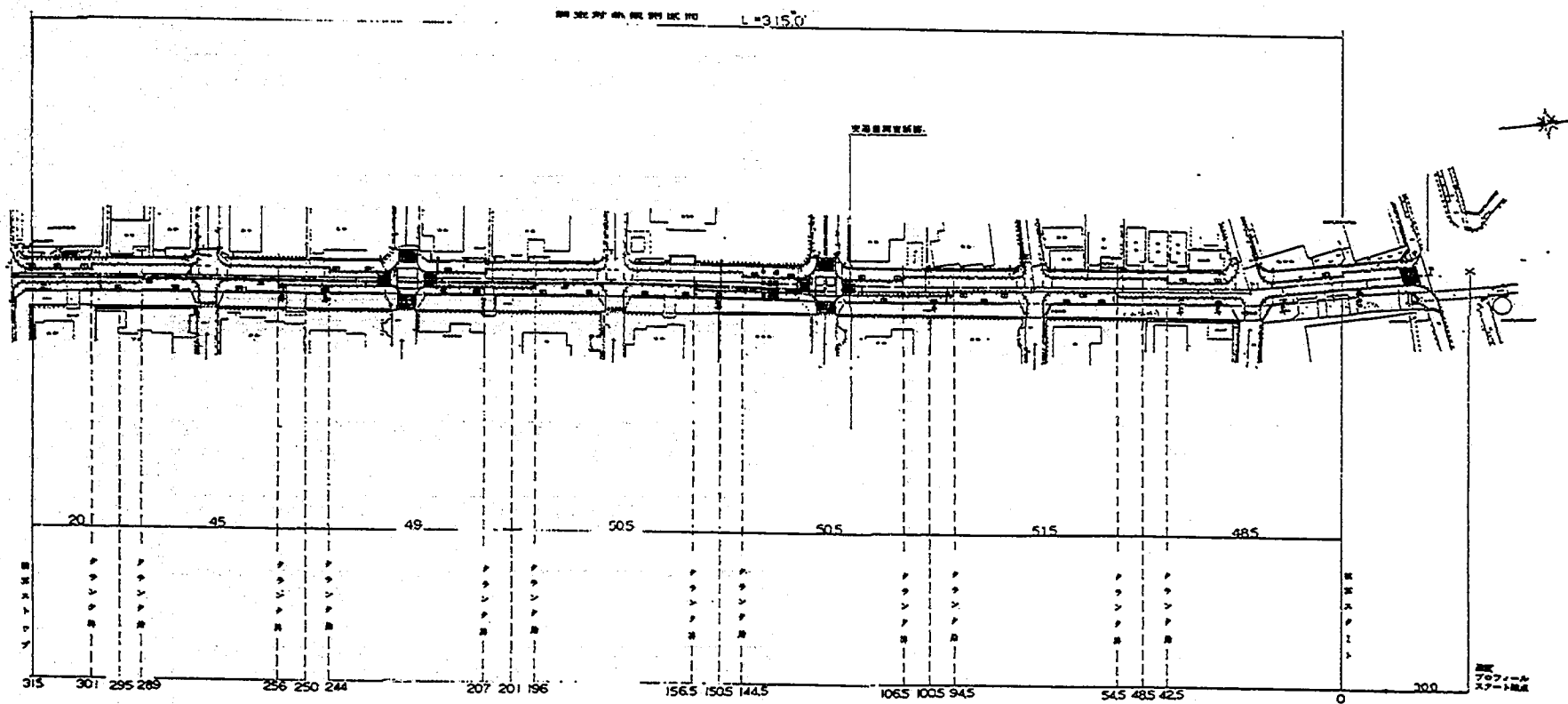
参考表 - 4・12 近畿一駅前武庫之庄線の速度抑制施設の形状と速度状況

| 速度抑制施設 | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考 |
|--------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|----|
|        | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |    |
| 十字交差点  | 22.0     | 20.5 |          |       | 23.8         | 24.1    | 24.1    |    |
| クランク   | 20.5     | 20.5 | 2.50     | 12.00 | 31.3         | 31.4    | 31.9    |    |
| 十字交差点  | 20.5     | 19.5 |          |       | 32.5         | 32.4    | 32.4    |    |
| クランク   | 19.5     | 18.5 | 2.50     | 12.00 | 33.5         | 30.8    | 33.0    |    |
| 十字交差点  | 18.5     | 19.5 |          |       | 30.4         | 26.7    | 26.7    |    |
| クランク   | 19.5     | 18.0 | 2.50     | 12.00 | 28.1         | 28.3    | 29.8    |    |
| 十字交差点  | 18.0     | 21.5 |          |       | 30.0         | 29.4    | 29.4    |    |
| クランク   | 21.5     | 18.5 | 2.50     | 11.00 | 32.7         | 33.0    | 33.3    |    |
| 十字交差点  | 18.5     | 18.5 |          |       | 32.9         | 30.6    | 30.6    |    |
| クランク   | 18.5     | 17.5 | 2.50     | 12.00 | 32.1         | 32.2    | 33.7    |    |
| 十字交差点  | 17.5     | 15.5 |          |       | 33.9         | 33.6    | 33.6    |    |
| クランク   | 15.5     | 14.0 | 2.50     | 12.00 | 33.9         | 31.5    | 33.7    |    |

構造形状 ハンプ系  
クランク、スラローム系  
鉄さく、フォルト系  
組み合わせたもの

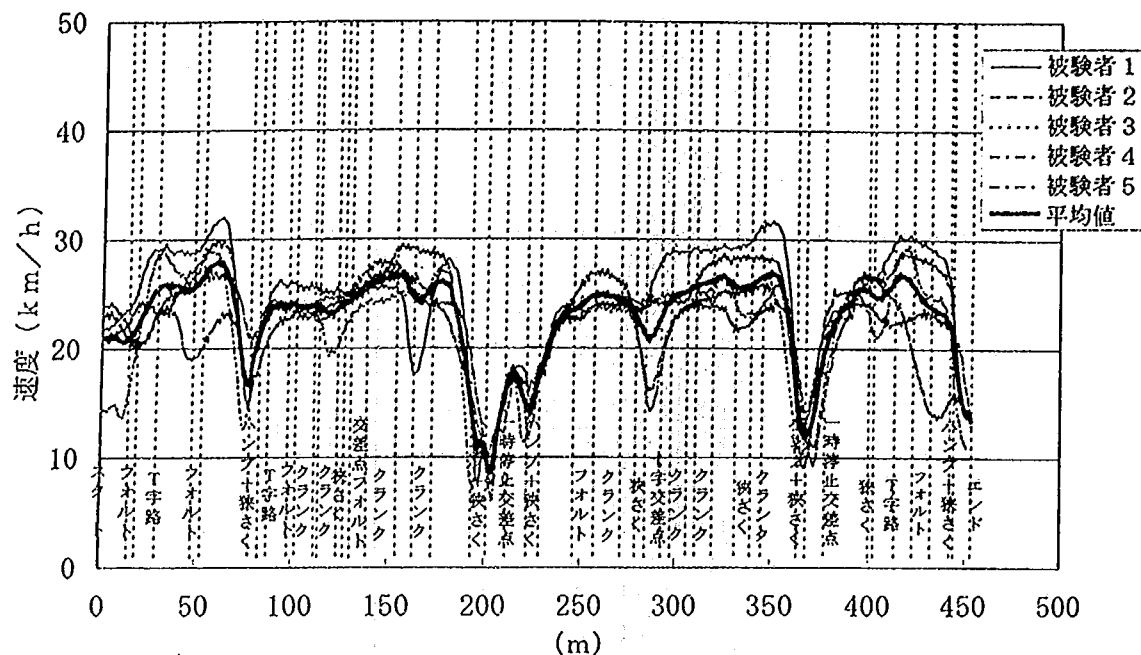
d1: ハンプの高さ (m)  
d1: 起曲の見通し幅 (m)  
d1: 構造設置部の車道幅員 (m)  
備考欄に d1+d2 で記述

d2: ハンプの長さ (m)  
d2: 起曲の長さ (m)  
d2: 構造の長さ (m)



参考図-4・24 近畿一駅前武庫之庄線の路線図

⑬近畿一西明石103号線



参考図-4・25 近畿一西明石103号線の速度プロフィール

参考表-4・13 近畿-西明石103号線の速度抑制施設の形状と速度状況

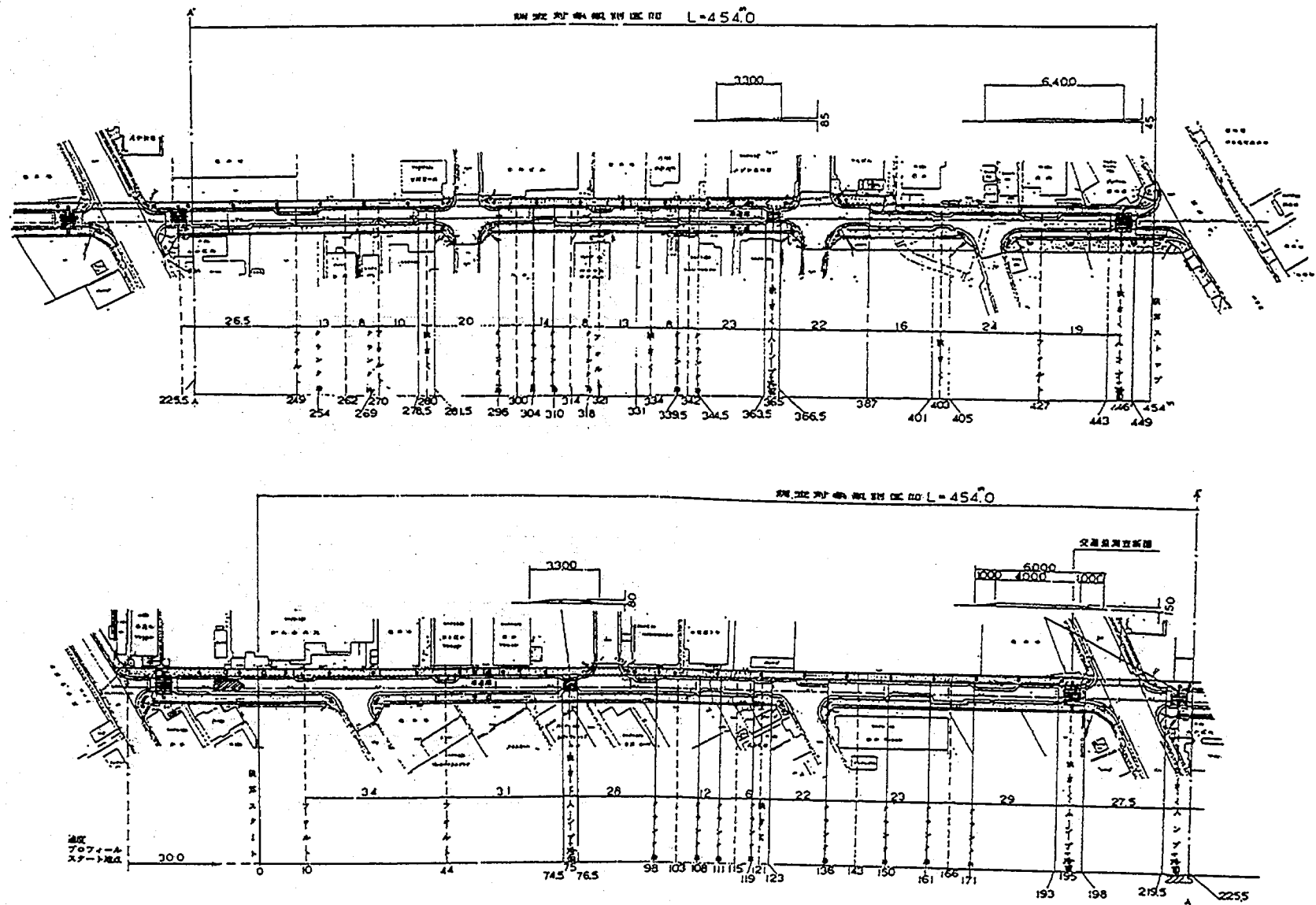
| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考                                |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|-----------------------------------|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |                                   |
| フォルト    | 7.5      | 9.5  | 3.50     | 5.00  | 21.1         | 20.6    | 20.8    | ハブ' (0.08-3.3m) + 狭さく (3.0-5.0m)  |
| T字路     | 9.5      | 19.0 |          |       | 23.2         | 23.4    | 23.4    |                                   |
| フォルト    | 19.0     | 25.5 | 3.00     | 6.00  | 26.0         | 25.2    | 25.4    |                                   |
| ハンプ+狭さく | 25.5     | 6.0  | 3.00     | 5.00  | 27.9         | 16.7    | 20.3    |                                   |
| T字路     | 6.0      | 8.5  |          |       | 20.8         | 21.5    | 21.5    |                                   |
| フォルト    | 8.5      | 0.0  | 3.00     | 6.00  | 24.0         | 23.9    | 24.2    |                                   |
| クランク    | 0.0      | 3.0  | 2.00     | 10.00 | 24.2         | 23.7    | 24.1    |                                   |
| クランク    | 3.0      | 0.0  | 2.00     | 10.00 | 23.9         | 23.1    | 24.0    |                                   |
| 狭さく     | 0.0      | 6.0  | 3.00     | 6.00  | 24.0         | 23.1    | 23.5    |                                   |
| 交差点フォルト | 6.0      | 0.0  | 3.00     | 8.00  | 24.1         | 24.2    | 25.0    |                                   |
| クランク    | 0.0      | 9.0  | 2.00     | 14.00 | 25.0         | 25.1    | 26.4    |                                   |
| クランク    | 9.0      | 22.0 | 2.00     | 10.00 | 26.8         | 24.2    | 25.2    |                                   |
| ハンプ+狭さく | 22.0     | 9.0  | 3.00     | 6.00  | 26.1         | 11.1    | 14.2    | ハブ' (0.15-6.0m) + 狭さく (3.0-6.0m)  |
| 一時停止交差点 | 9.0      | 9.5  |          |       | 11.6         | 12.8    | 12.8    |                                   |
| ハンプ+狭さく | 9.5      | 20.5 | 3.00     | 6.00  | 17.7         | 14.2    | 15.9    | ハブ' (0.15-6.0m) + 狭さく (3.0-6.0m)  |
| フォルト    | 20.5     | 0.0  | 3.00     | 11.00 | 23.4         | 23.1    | 24.5    |                                   |
| クランク    | 0.0      | 9.5  | 2.00     | 15.00 | 24.5         | 24.4    | 25.0    |                                   |
| 狭さく     | 9.5      | 9.0  | 3.00     | 3.00  | 24.6         | 22.0    | 23.0    |                                   |
| 十字交差点   | 9.0      | 5.5  |          |       | 22.0         | 21.8    | 21.8    |                                   |
| クランク    | 5.5      | 6.0  | 2.50     | 8.00  | 24.0         | 24.0    | 25.0    |                                   |
| クランク    | 6.0      | 13.0 | 2.00     | 8.00  | 25.7         | 25.7    | 26.2    |                                   |
| 狭さく     | 13.0     | 5.5  | 3.00     | 5.00  | 26.6         | 25.4    | 25.9    |                                   |
| クランク    | 5.5      | 19.0 | 3.50     | 5.10  | 25.9         | 25.7    | 26.5    |                                   |
| ハンプ+狭さく | 19.0     | 8.5  | 3.00     | 3.30  | 27.0         | 12.1    | 14.9    | ハブ' (0.085-3.3m) + 狭さく (3.0-3.3m) |
| 一時停止交差点 | 8.5      | 26.0 |          |       | 17.8         | 18.1    | 18.1    |                                   |
| 狭さく     | 26.0     | 8.5  | 3.00     | 4.00  | 25.6         | 24.8    | 25.5    |                                   |
| T字路     | 8.5      | 13.5 |          |       | 26.1         | 26.5    | 26.5    |                                   |
| フォルト    | 13.5     | 16.0 | 3.00     | 9.00  | 26.9         | 23.9    | 25.7    |                                   |
| ハンプ+狭さく | 16.0     | 5.0  | 3.00     | 6.40  | 23.8         | 19.6    | 21.4    | ハブ' (0.045-6.4m) + 狭さく (3.0-3.3m) |

### 構造形状

ハンブ系  
クランク、スラローム系  
狭さく、フォルト系  
組み合わせたもの

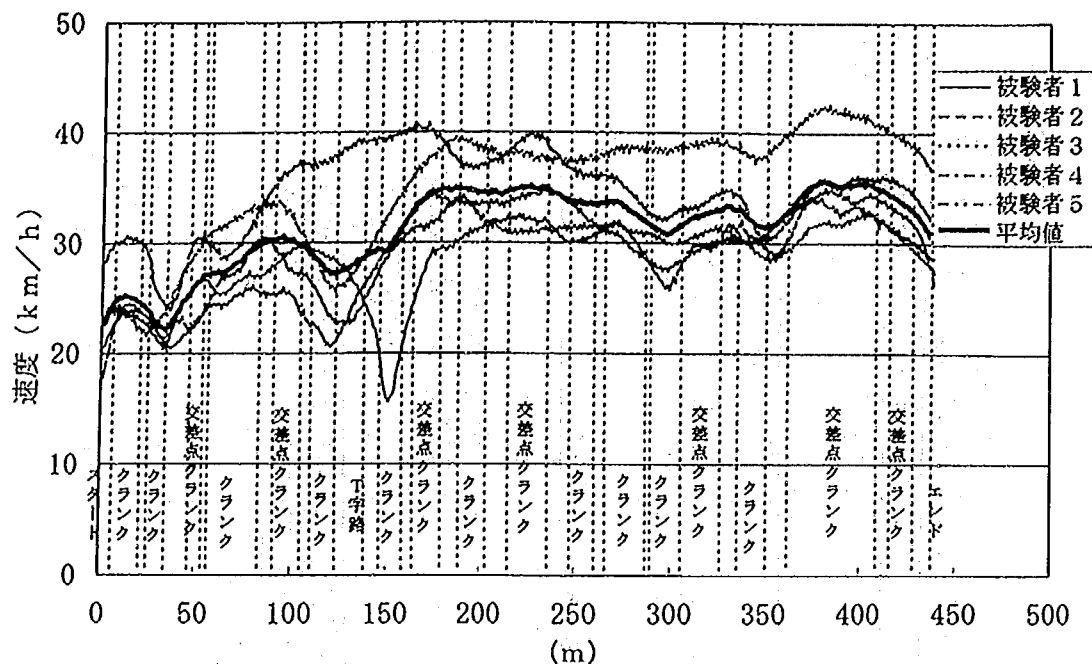
d1:ハンブの高さ(m)  
d1:屈曲の見通し幅(m)  
d1:構造設置部の車道幅員(m)  
備考欄に d1+d2 で記述

d2: ハンプの長さ (m)  
d2: 屈曲の長さ (m)  
d2: 構造の長さ (m)



参考図 - 4・26 近畿-西明石103号線の路線図

⑭近畿—中部48号線



参考図—4・27 近畿—中部48号線の速度プロフィール

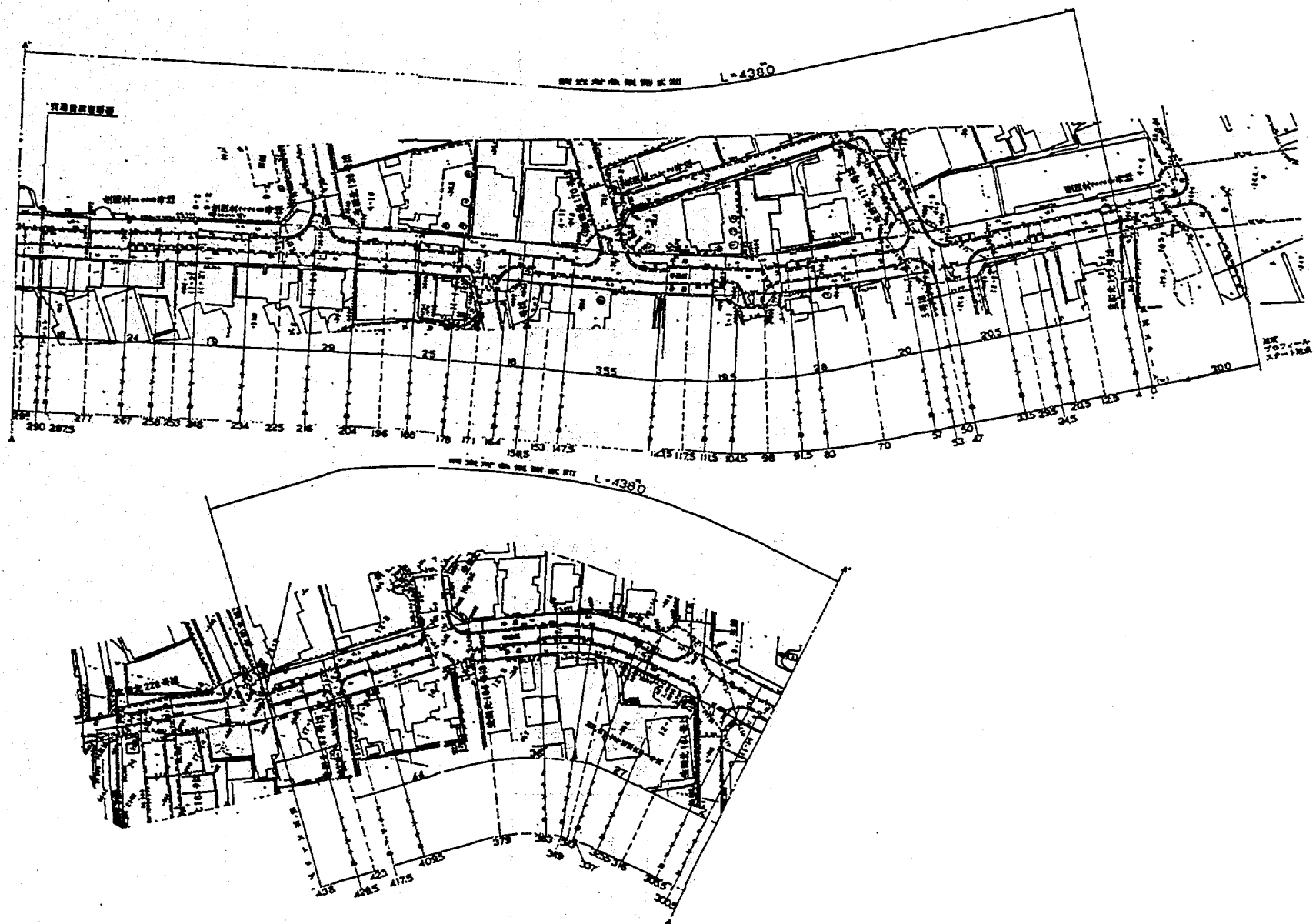
参考表—4・14 近畿—中部48号線の速度抑制施設の形状と速度状況

| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考      |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|---------|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |         |
| クランク    | 4.0      | 4.0  | 1.50     | 16.50 | 23.5         | 23.9    | 25.2    |         |
| クランク    | 4.0      | 17.5 | 1.50     | 9.00  | 24.4         | 22.1    | 23.9    |         |
| 交差点クランク | 17.5     | 4.0  | 1.50     | 6.00  | 25.4         | 25.7    | 27.0    | くいちがい交差 |
| クランク    | 4.0      | 8.5  | 1.50     | 26.00 | 27.2         | 27.1    | 29.9    |         |
| 交差点クランク | 8.5      | 7.0  | 1.50     | 13.00 | 30.4         | 29.6    | 30.6    | T字路     |
| クランク    | 7.0      | 14.5 | 1.50     | 12.00 | 29.8         | 27.1    | 28.9    |         |
| T字路     | 14.5     | 9.5  |          |       | 28.5         | 28.6    | 28.6    |         |
| クランク    | 9.5      | 5.5  | 1.50     | 11.00 | 29.4         | 29.1    | 31.5    |         |
| 交差点クランク | 5.5      | 10.0 | 1.50     | 14.00 | 32.9         | 33.0    | 34.7    | T字路     |
| クランク    | 10.0     | 12.0 | 1.50     | 16.00 | 34.9         | 34.4    | 34.9    |         |
| 交差点クランク | 12.0     | 14.0 | 1.50     | 18.00 | 34.7         | 34.7    | 35.2    | T字路     |
| クランク    | 14.0     | 9.0  | 1.50     | 10.00 | 34.9         | 33.5    | 33.8    |         |
| クランク    | 9.0      | 2.5  | 1.50     | 10.50 | 33.7         | 31.8    | 33.8    |         |
| クランク    | 2.5      | 5.0  | 1.50     | 10.50 | 31.7         | 30.7    | 31.7    |         |
| 交差点クランク | 5.0      | 11.5 | 1.50     | 20.00 | 31.7         | 31.8    | 33.1    | くいちがい交差 |
| クランク    | 11.5     | 14.0 | 1.50     | 12.00 | 33.4         | 31.5    | 33.0    |         |
| 交差点クランク | 14.0     | 8.0  | 1.50     | 46.50 | 33.1         | 32.9    | 35.7    | T字路     |
| 交差点クランク | 8.0      | 9.5  | 1.50     | 11.00 | 35.0         | 32.9    | 34.3    | T字路     |

構造形状 ハンプ系  
クランク、スラローム系  
狭さく、フォルト系  
組み合わせたもの

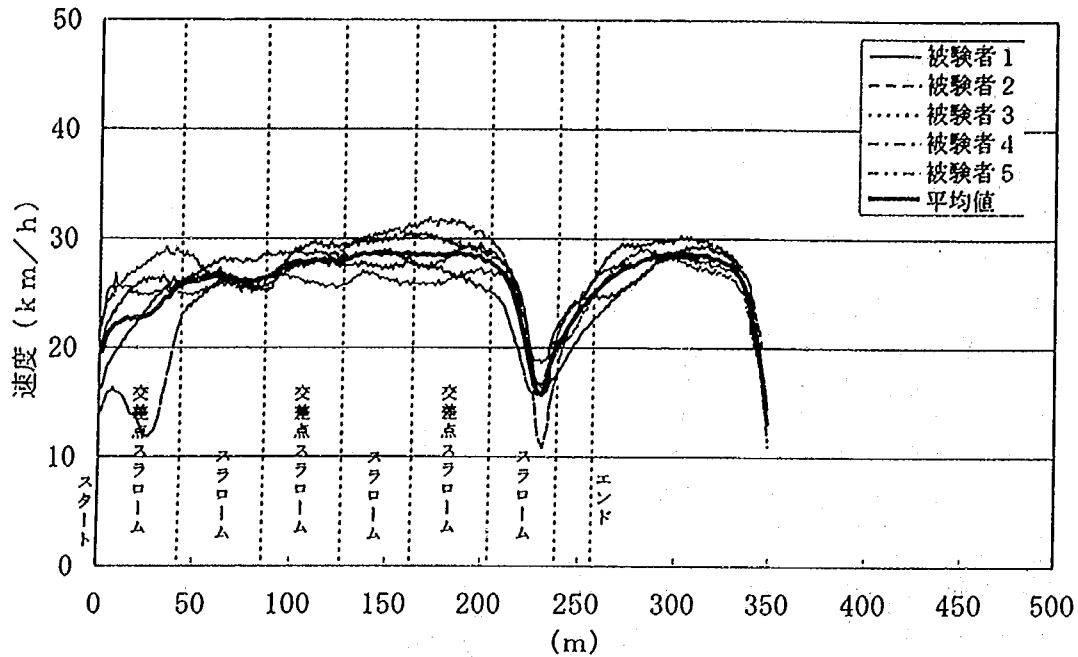
d1:ハンプの高さ(m)  
d1:起曲の見出し幅(m)  
d1:調治設置部の車道幅員(m)  
備考欄に d1/d2 で記述

d2:ハンプの長さ(m)  
d2:起曲の長さ(m)  
d2:構造の長さ(m)



参考図-4・28 近畿-中部48号線の路線図

⑮近畿—中部86号線



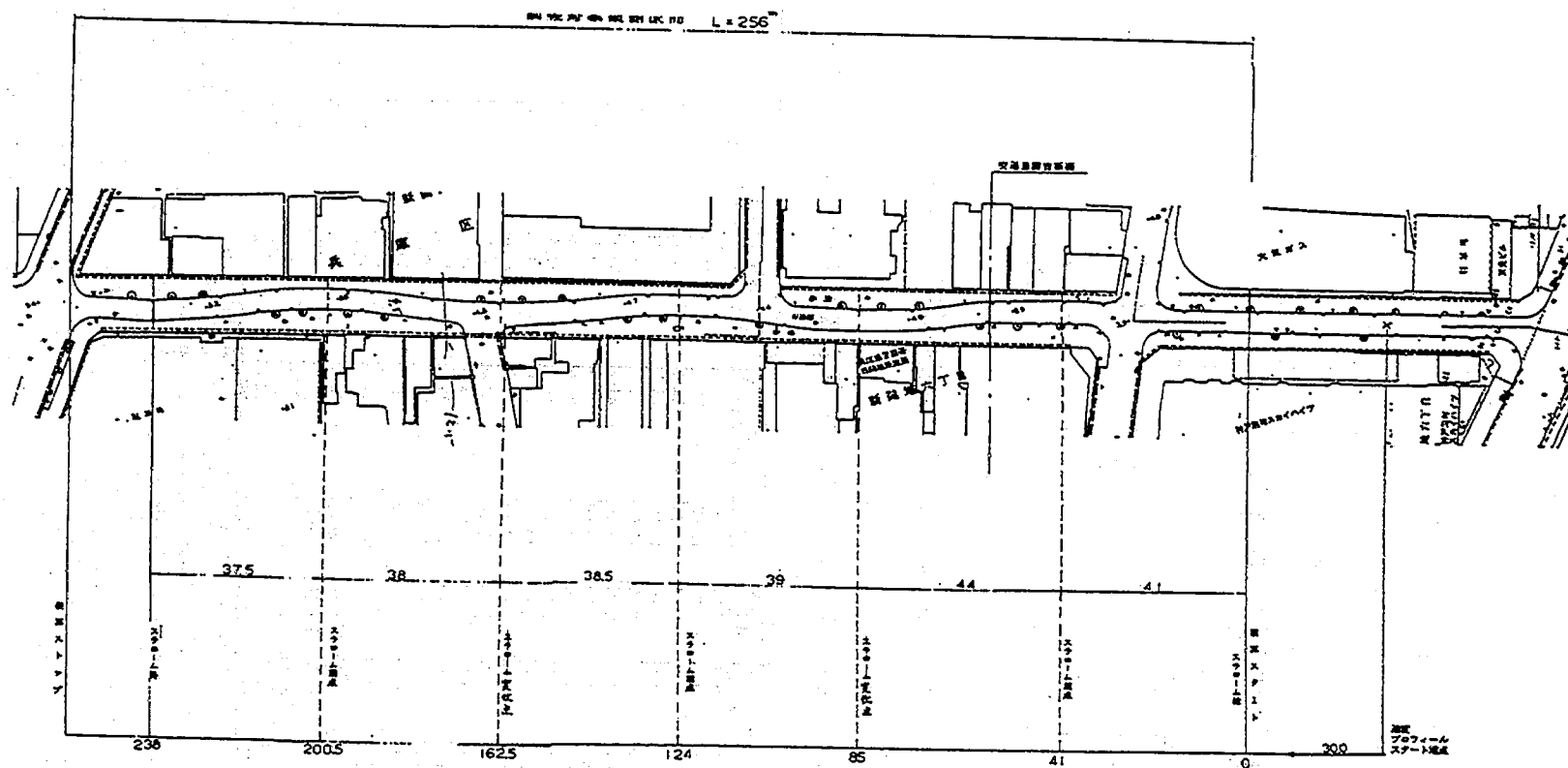
参考図-4・29 近畿—中部86号線の速度プロフィール

参考表-4・15 近畿—中部86号線の速度抑制施設の形状と速度状況

| 速度抑制施設   | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考    |
|----------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|-------|
|          | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |       |
| 交差点スラローム | 0.0      | 0.0  | 3.00     | 41.00 | 19.5         | 19.5    | 25.5    | 十字交差点 |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 2.00     | 44.00 | 25.5         | 25.7    | 26.7    |       |
| 交差点スラローム | 0.0      | 0.0  | 2.00     | 39.00 | 26.7         | 26.4    | 28.1    | T字路   |
| スラローム    | 0.0      | 0.0  | 2.00     | 38.50 | 28.1         | 28.0    | 28.7    |       |
| 交差点スラローム | 0.0      | 0.0  | 2.00     | 38.00 | 28.7         | 27.6    | 28.6    | T字路   |
| スラローム    | 0.0      | 18.0 | 1.60     | 37.50 | 28.6         | 15.7    | 27.4    |       |

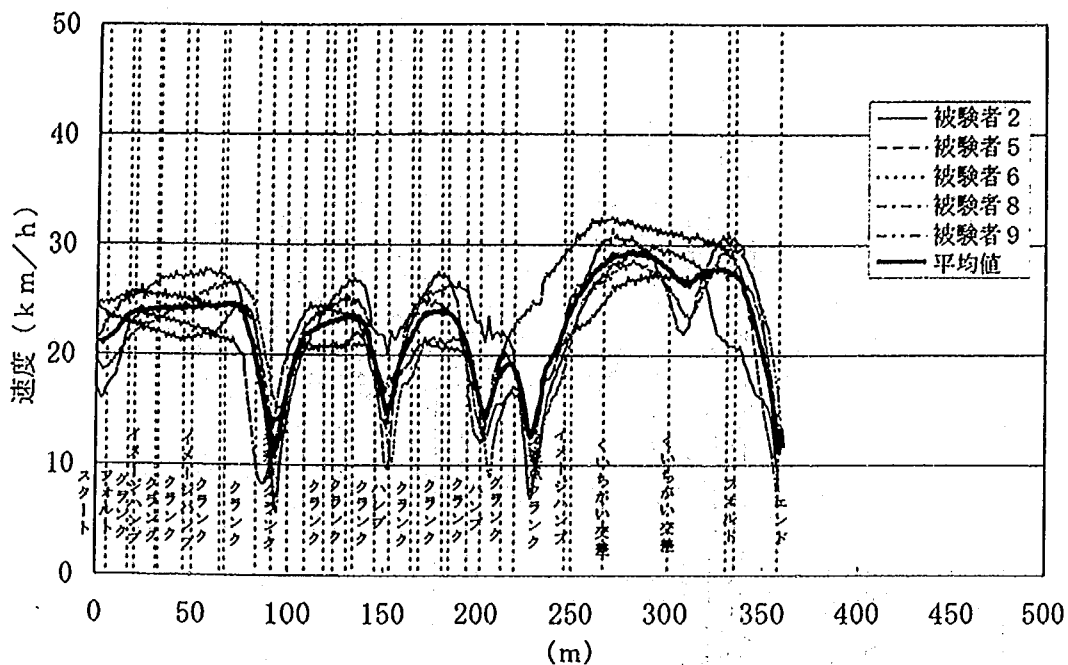
構造形状  
 ハンプ系  
 クランク、スラローム系  
 狭さく、フォルト系  
 組み合わせのもの

d1: ハンプの高さ (m)  
 d2: ハンプの長さ (m)  
 d1: 屈曲の見通し幅 (m)  
 d2: 屈曲の長さ (m)  
 d1: 構造設置部の車道幅員 (m)  
 d2: 構造の長さ (m)  
 備考欄に d1+d2 で記述



参考図-4・30 近畿-中部86号線の路線図

⑩近畿一城東区1591号

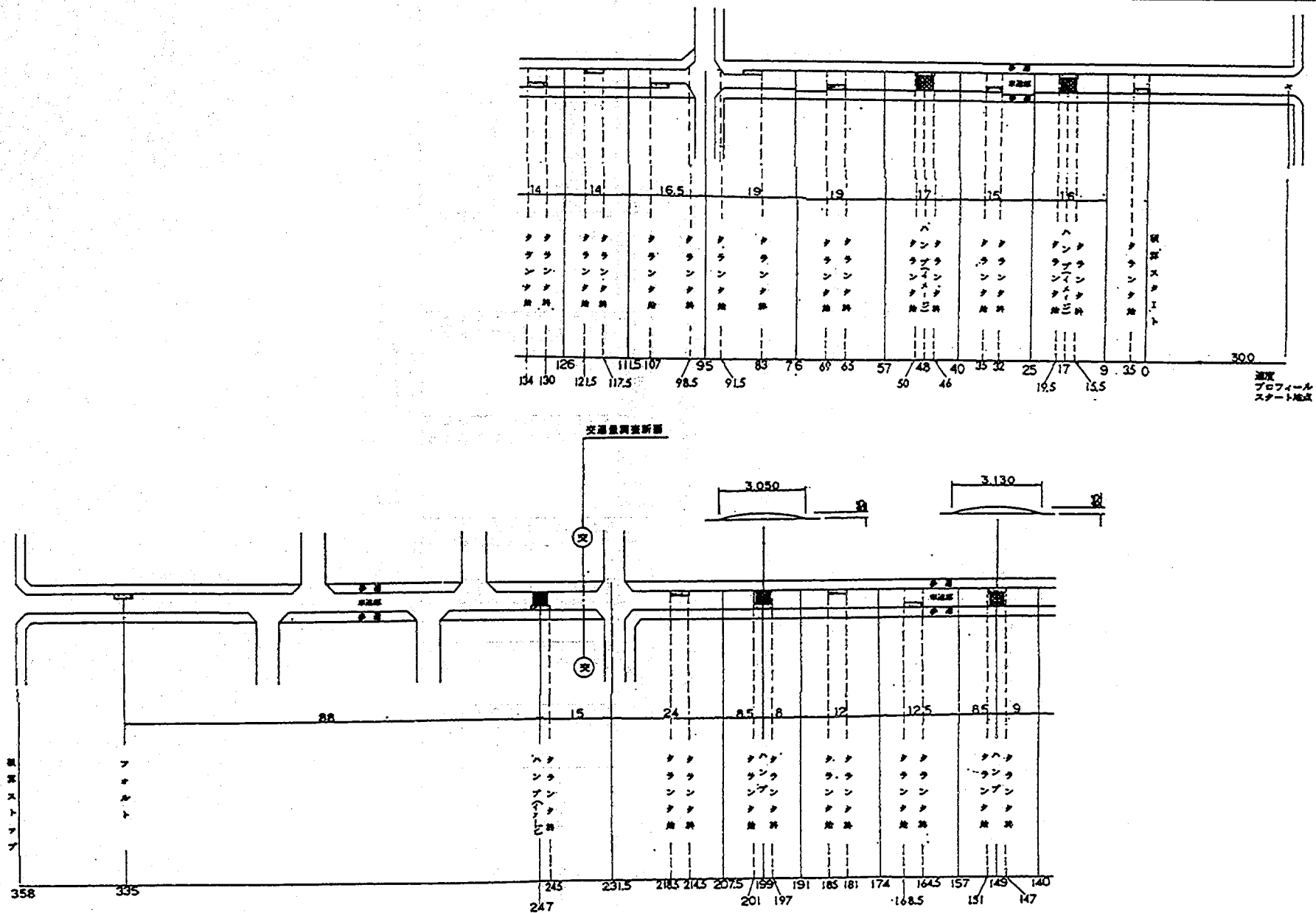


参考図-4・31 近畿一城東区1591号の速度プロフィール

参考表-4・16 近畿一城東区1591号の速度抑制施設の形状と速度状況

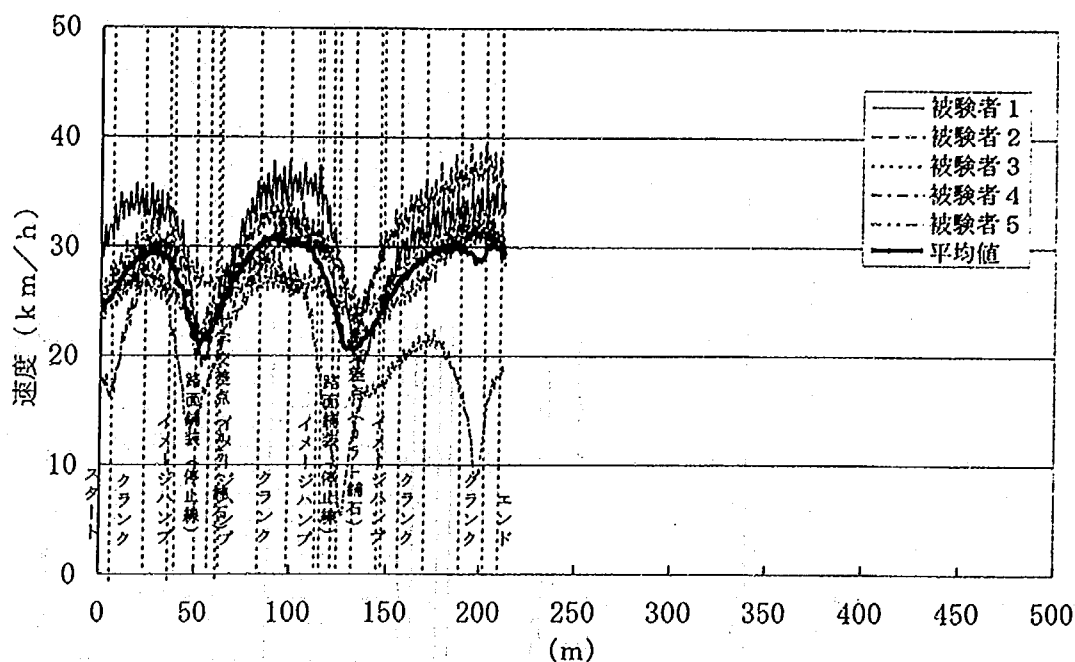
| 速度抑制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (a) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考      |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|---------|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |         |
| フォルト    | 0.0      | 0.0  | 3.00     | 3.50  | 21.3         | 21.0    | 21.3    | 一時停止交差点 |
| クランク    | 0.0      | 0.0  | 2.00     | 12.00 | 21.3         | 21.3    | 23.4    |         |
| イメージハンブ | 0.0      | 0.0  | 0.00     | 4.00  | 23.4         | 23.2    | 23.7    |         |
| クランク    | 0.0      | 3.0  | 2.00     | 12.50 | 23.7         | 23.8    | 24.1    |         |
| クランク    | 3.0      | 0.0  | 2.00     | 11.00 | 24.1         | 24.0    | 24.3    |         |
| イメージハンブ | 0.0      | 0.0  | 0.00     | 4.00  | 24.2         | 24.2    | 24.3    |         |
| クランク    | 0.0      | 4.0  | 2.00     | 15.00 | 24.3         | 24.1    | 24.4    |         |
| クランク    | 4.0      | 8.5  | 2.00     | 14.00 | 24.6         | 20.4    | 24.6    |         |
| 交差点クランク | 8.5      | 8.5  | 2.00     | 7.00  | 19.6         | 11.4    | 15.6    |         |
| クランク    | 8.5      | 4.0  | 2.00     | 10.50 | 21.0         | 21.2    | 22.7    |         |
| クランク    | 4.0      | 4.0  | 2.00     | 8.50  | 22.9         | 23.0    | 23.4    |         |
| クランク    | 4.0      | 0.5  | 2.00     | 13.00 | 23.6         | 18.9    | 23.5    |         |
| ハンブ     | 0.5      | 0.5  | 0.09     | 3.13  | 23.5         | 15.1    | 18.2    |         |
| クランク    | 0.5      | 4.0  | 2.00     | 13.50 | 18.2         | 14.8    | 22.6    |         |
| クランク    | 4.0      | 4.0  | 2.00     | 12.50 | 22.6         | 23.1    | 24.0    |         |
| クランク    | 4.0      | 0.5  | 2.00     | 12.00 | 23.9         | 19.6    | 23.7    |         |
| ハンブ     | 0.5      | 0.5  | 0.09     | 3.05  | 23.7         | 15.9    | 18.9    |         |
| クランク    | 0.5      | 4.0  | 2.00     | 13.50 | 18.9         | 14.6    | 18.6    |         |
| 交差点クランク | 4.0      | 0.0  | 2.00     | 26.50 | 19.2         | 12.6    | 22.3    |         |
| イメージハンブ | 0.0      | 17.0 | 0.00     | 3.00  | 22.3         | 22.8    | 24.0    |         |
| くいちがい交差 | 17.0     | 35.0 |          |       | 28.1         | 28.2    | 28.2    | 十字交差点   |
| くいちがい交差 | 35.0     | 22.0 |          |       | 29.4         | 27.6    | 27.6    |         |
| フォルト    | 22.0     | 21.0 | 3.00     | 4.00  | 27.8         | 27.0    | 27.6    |         |

|      |             |                  |              |
|------|-------------|------------------|--------------|
| 構造形状 | ハンブ系        | d1:ハンブの高さ(m)     | d2:ハンブの長さ(m) |
|      | クランク、スラローム系 | d1:屈曲の見通し幅(m)    | d2:屈曲の長さ(m)  |
|      | 狭さく、フォルト系   | d1:構造設置部の車道幅員(m) | d2:構造の長さ(m)  |
|      | 組み合わせたもの    | 備考欄に d1+d2 で記述   |              |



参考図-4・32 近畿一城東区1591号の路線図

⑪九州—桃園7号線



参考図-4・33 九州—桃園7号線の速度プロフィール

参考表-4・17 九州—桃園7号線の速度抑制施設の形状と速度状況

| 速度抑制施設          | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考         |
|-----------------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|------------|
|                 | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |            |
| クランク            | 7.5      | 18.0 | 3.30     | 12.50 | 25.6         | 25.9    | 28.9    |            |
| イメージハンプ         | 18.0     | 5.0  | 0.00     | 0.65  | 30.1         | 27.9    | 28.1    |            |
| 路面舗装 (停止線)      | 5.0      | 6.5  | 0.00     | 0.50  | 26.9         | 25.4    | 25.4    | 停止線 (路面舗装) |
| 十字交差点 (舗石・ハブ舗装) | 6.5      | 5.0  | 0.00     | 7.00  | 24.3         | 20.9    | 22.0    | 舗石         |
| イメージハンプ         | 5.0      | 21.5 | 0.00     | 0.65  | 23.9         | 24.4    | 24.4    |            |
| クランク            | 21.5     | 18.0 | 3.30     | 12.50 | 30.2         | 30.0    | 31.3    |            |
| イメージハンプ         | 18.0     | 6.0  | 0.00     | 0.65  | 30.8         | 27.8    | 27.8    |            |
| 路面舗装 (停止線)      | 6.0      | 3.5  | 0.00     | 0.50  | 27.2         | 24.4    | 24.4    | 停止線 (路面舗装) |
| 十字交差点 (舗石・ハブ舗装) | 3.5      | 14.0 | 0.00     | 7.00  | 23.6         | 20.6    | 22.3    | 舗石         |
| イメージハンプ         | 14.0     | 11.5 | 0.00     | 0.65  | 24.0         | 24.0    | 24.0    |            |
| クランク            | 11.5     | 19.0 | 3.30     | 12.50 | 27.0         | 27.1    | 29.3    |            |
| クランク            | 19.0     | 5.0  | 3.30     | 12.50 | 30.2         | 28.5    | 30.1    |            |

構造形状

ハンプ系  
クランク、スラローム系  
狭さく、フォルト系  
組み合わせたもの

d1:ハンプの高さ(m)

d1:屈曲の見通し幅(m)

d1:構造設置部の車道幅員(m)

備考欄に d1+d2 で記述

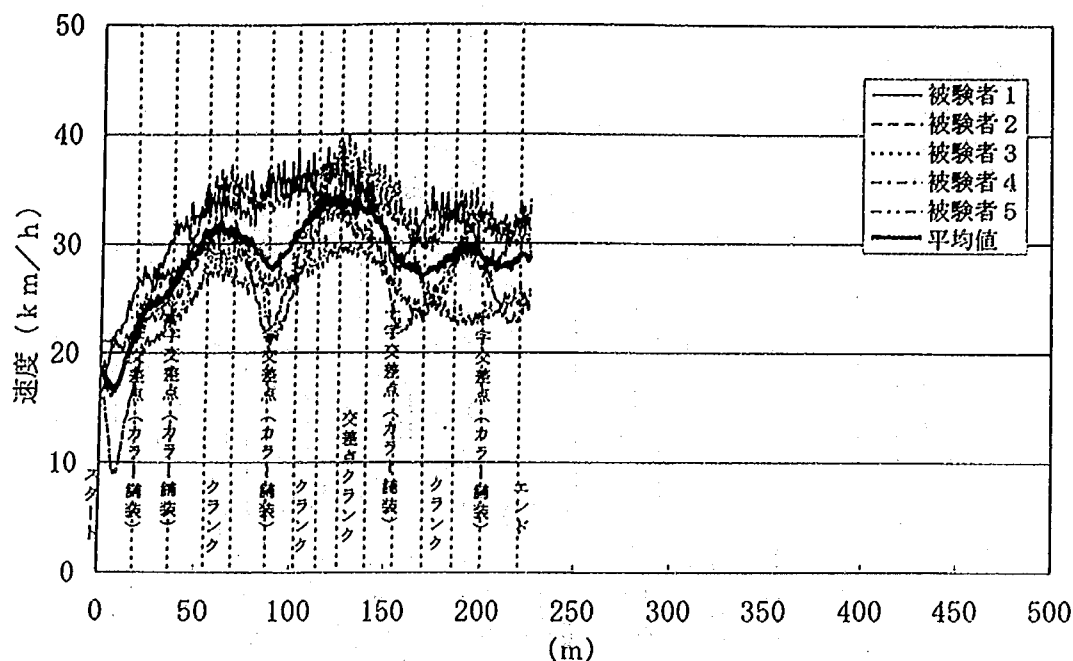
d2:ハンプの長さ(m)

d2:屈曲の長さ(m)

d2:構造の長さ(m)



⑱九州—中原西27号線



参考図-4・35 九州—中原西27号線の色度プロフィール

参考表-4・18 九州—中原西27号線の色度抑制施設の形状と速度状況

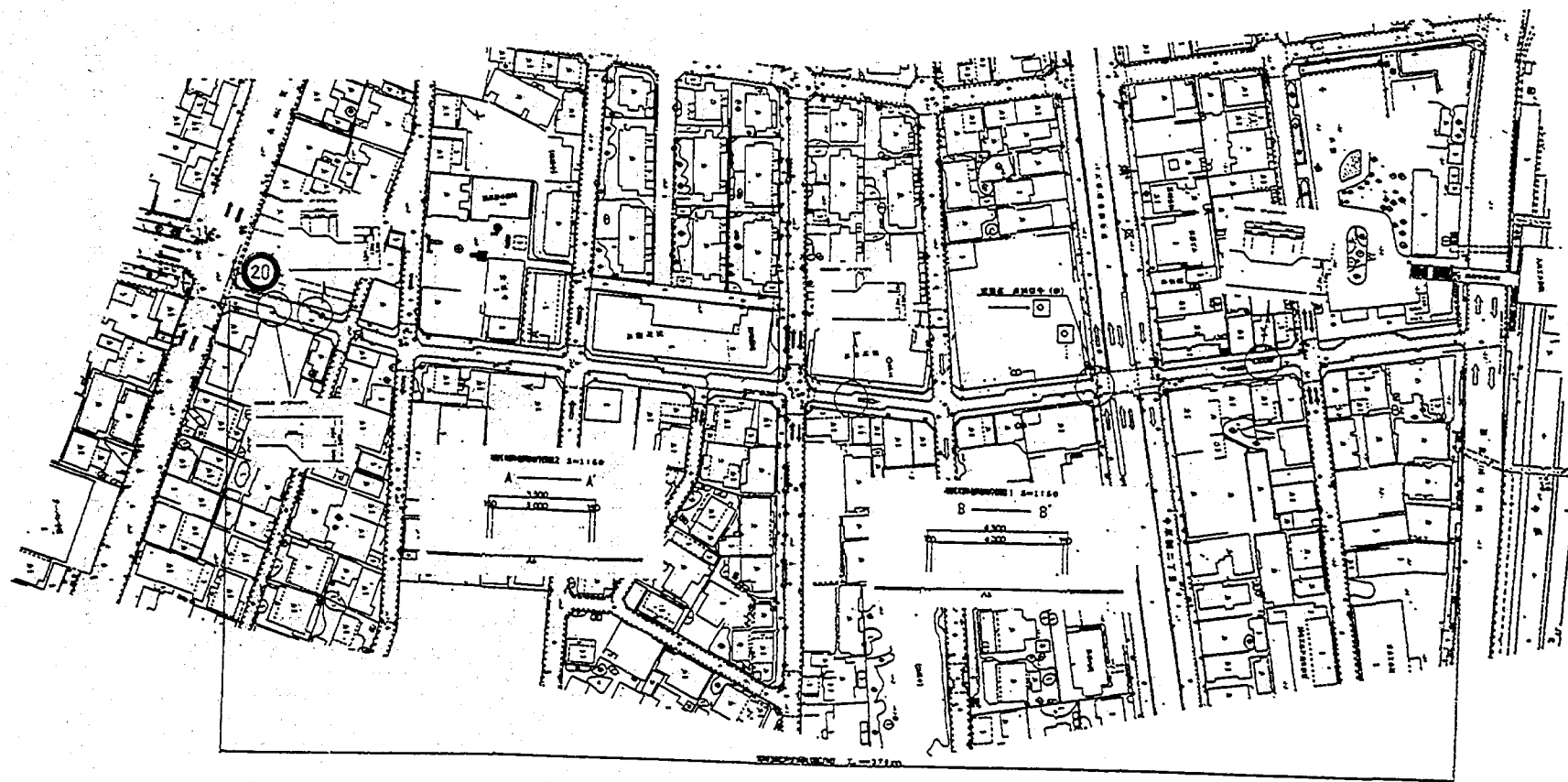
| 速度抑制施設          | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考  |
|-----------------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|-----|
|                 | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |     |
| 十字交差点 (舗石・柵-舗装) | 14.5     | 10.5 | 0.00     | 7.50  | 19.4         | 20.6    | 23.6    | 舗石  |
| 十字交差点 (舗石・柵-舗装) | 10.5     | 13.5 | 0.00     | 9.00  | 25.2         | 25.2    | 27.4    | 舗石  |
| クラック            | 13.5     | 15.0 | 2.30     | 13.00 | 31.2         | 30.7    | 32.0    |     |
| 十字交差点 (舗石・柵-舗装) | 15.0     | 9.5  | 0.00     | 9.50  | 29.1         | 27.7    | 28.8    | 舗石  |
| クラック            | 9.5      | 13.5 | 2.30     | 11.00 | 28.8         | 30.7    | 33.1    |     |
| 交差点クラック         | 13.5     | 9.0  | 2.30     | 13.00 | 33.0         | 33.0    | 34.3    | T字路 |
| 十字交差点 (舗石・柵-舗装) | 9.0      | 12.5 |          |       | 31.4         | 28.1    | 31.4    | 舗石  |
| クラック            | 12.5     | 11.0 | 2.30     | 12.50 | 28.1         | 27.3    | 28.9    |     |
| 十字交差点 (舗石・柵-舗装) | 11.0     | 13.5 |          |       | 30.0         | 28.0    | 29.9    | 舗石  |

構造形状

ハンプ系  
クラック、スラローム系  
狭さく、フォルト系  
組み合わせたもの

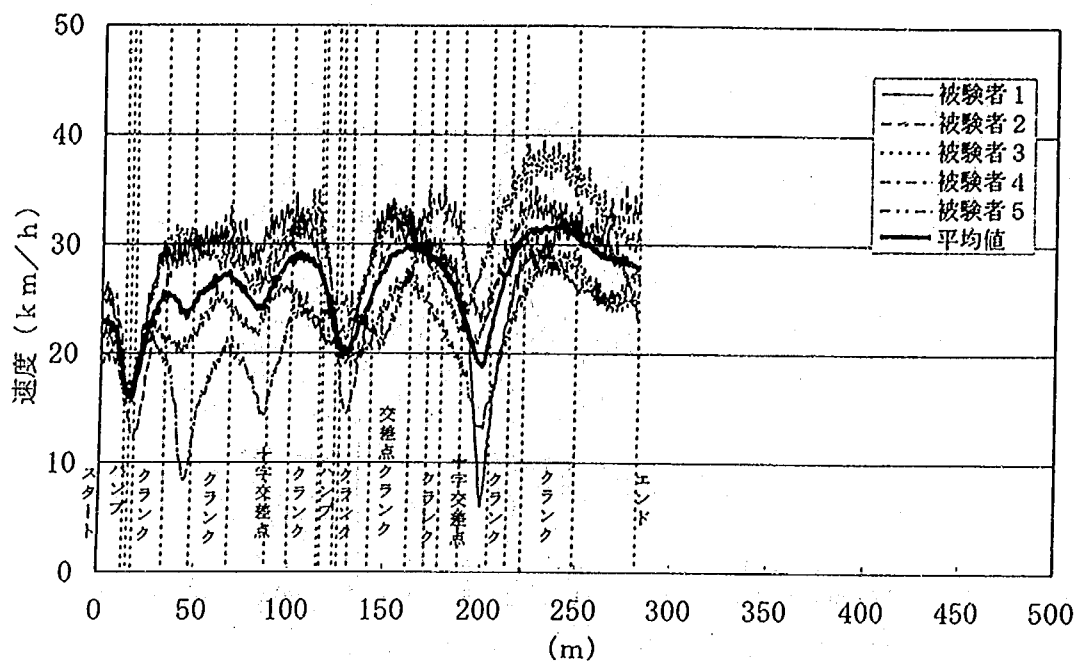
d1:ハンプの高さ(m)  
d1:路曲の見通し幅(m)  
d1:構造設置部の車道幅員(m)  
備考欄に d1+d2 で記述

d2:ハンプの長さ(m)  
d2:路曲の長さ(m)  
d2:構造の長さ(m)

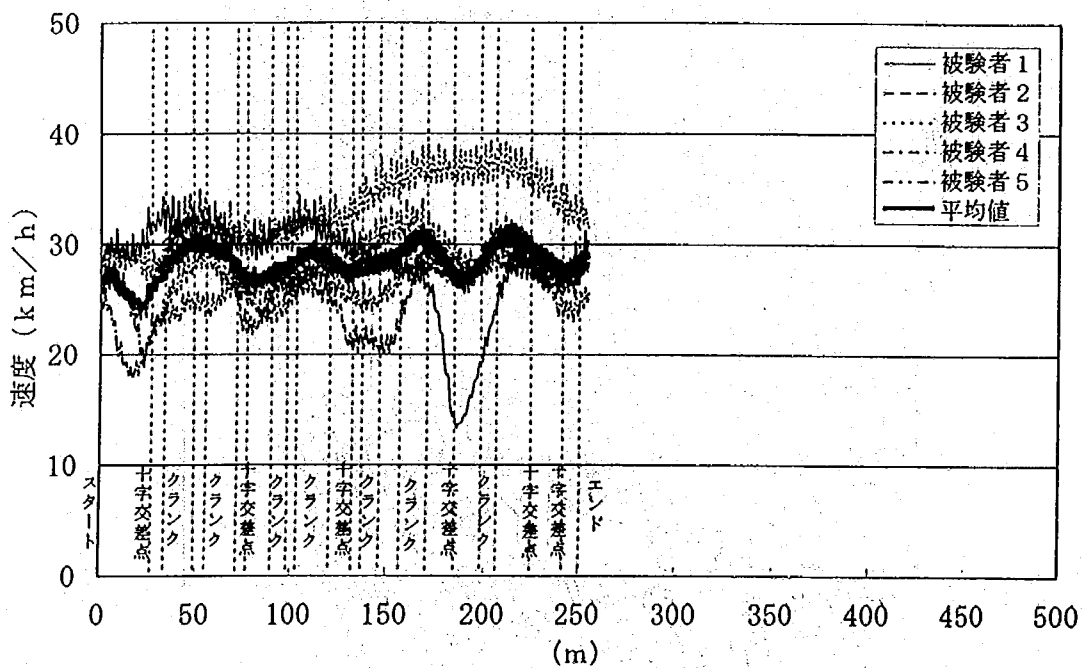


参考図－４・３６ 九州－中原西２７号線の路線図

⑨九州—石坪町5号



参考図-4・37(1/2) 九州—石坪町5号の速度プロフィール(1)



参考図-4・37(2/2) 九州—石坪町5号の速度プロフィール(2)

参考表一 4・19(1/2) 九州一石坪町5号の速度抑制施設の形状と速度状況(1)

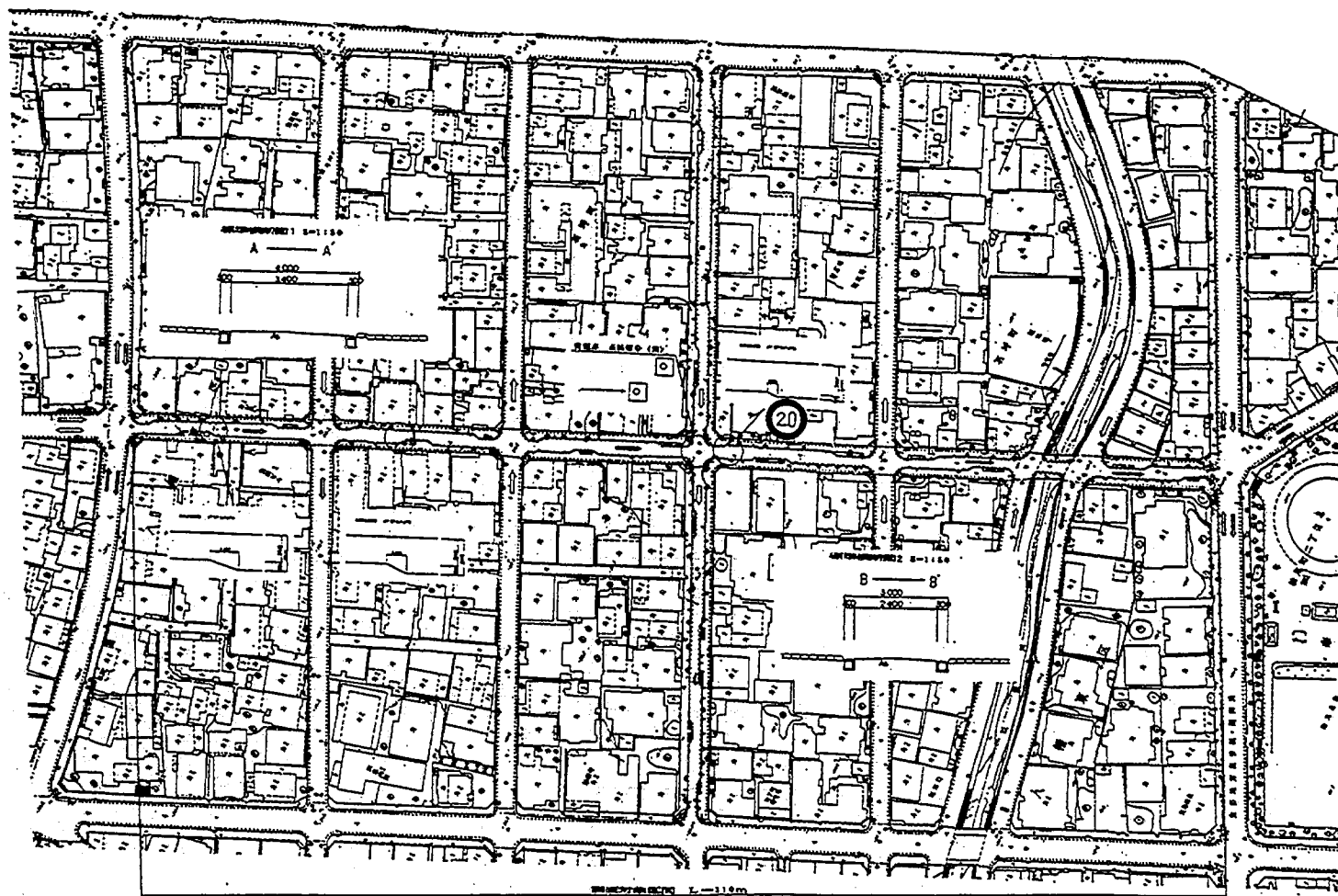
| 速度規制施設  | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考  |
|---------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|-----|
|         | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |     |
| ハンプ     | 9.0      | 4.0  | 0.15     | 3.00  | 23.1         | 17.2    | 20.1    | T字路 |
| クランク    | 4.0      | 11.5 | 2.00     | 17.50 | 16.4         | 16.5    | 25.2    |     |
| クランク    | 11.5     | 18.5 | 2.00     | 21.50 | 25.5         | 24.0    | 27.2    |     |
| 十字交差点   | 18.5     | 11.5 |          |       | 27.4         | 24.7    | 24.7    |     |
| クランク    | 11.5     | 4.5  | 2.00     | 16.50 | 28.2         | 27.8    | 29.2    |     |
| ハンプ     | 4.5      | 3.0  | 0.15     | 3.00  | 28.0         | 23.3    | 26.2    |     |
| クランク    | 3.0      | 3.5  | 2.00     | 7.00  | 23.1         | 19.9    | 21.1    |     |
| 交差点クランク | 3.5      | 8.0  | 2.00     | 27.50 | 24.4         | 24.9    | 29.8    |     |
| クランク    | 8.0      | 11.0 | 2.00     | 9.50  | 29.9         | 27.7    | 29.5    |     |
| 十字交差点   | 11.0     | 13.0 |          |       | 27.3         | 23.1    | 23.1    |     |
| クランク    | 13.0     | 5.0  | 2.00     | 10.50 | 22.7         | 21.9    | 27.4    |     |
| クランク    | 5.0      | 21.5 | 2.00     | 35.50 | 31.9         | 28.1    | 29.2    |     |

|      |             |                  |              |
|------|-------------|------------------|--------------|
| 構造形状 | ハンブ系        | d1:ハンブの高さ(m)     | d2:ハンブの長さ(m) |
|      | クラック、スラローム系 | d1:筋負の見通し幅(m)    | d2:筋負の長さ(m)  |
|      | 狭かく、フォルト系   | d1:構造紋理部の車道幅員(m) | d2:構造の長さ(m)  |
|      | 組み合わせたもの    | 備考欄に d1+d2 で記述   |              |

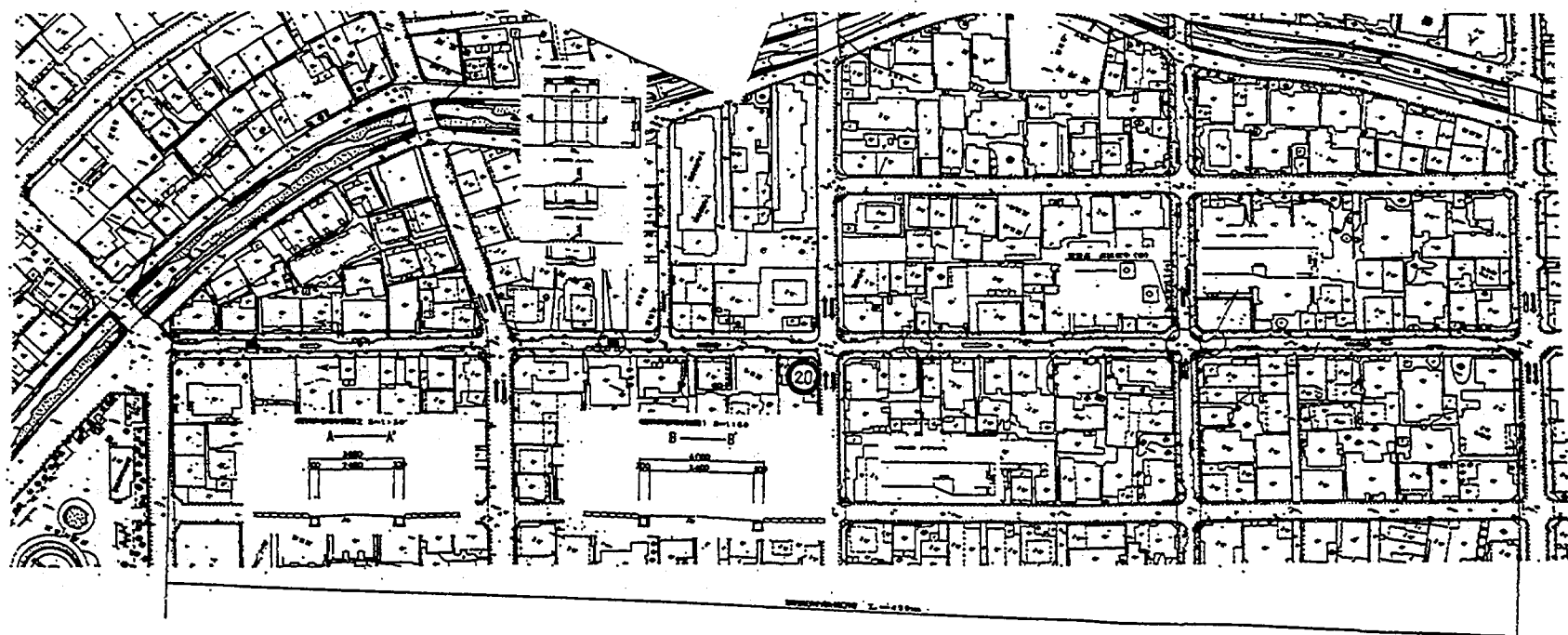
参考表-4・19(2/2) 九州一石坪町5号の速度抑制施設の形状と速度状況(2)

| 速度抑制施設 | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考     |
|--------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|--------|
|        | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |        |
| 十字交差点  | 25.0     | 6.5  |          |       | 27.9         | 25.0    | 25.0    | 点減 (黄) |
| クランク   | 6.5      | 4.0  | 2.00     | 18.00 | 28.3         | 26.9    | 30.7    |        |
| クランク   | 4.0      | 5.0  | 2.00     | 18.00 | 30.9         | 27.7    | 30.7    |        |
| 十字交差点  | 5.0      | 7.5  |          |       | 28.4         | 26.8    | 26.8    |        |
| クランク   | 7.5      | 2.5  | 2.00     | 13.00 | 27.8         | 26.5    | 28.3    |        |
| クランク   | 2.5      | 10.0 | 2.00     | 20.50 | 28.7         | 28.1    | 30.2    |        |
| 十字交差点  | 10.0     | 6.5  |          |       | 29.0         | 26.6    | 26.6    |        |
| クランク   | 6.5      | 8.0  | 2.50     | 10.00 | 28.6         | 27.2    | 28.9    |        |
| クランク   | 8.0      | 13.5 | 2.00     | 14.50 | 30.0         | 29.0    | 31.7    |        |
| 十字交差点  | 13.5     | 11.0 |          |       | 31.1         | 27.8    | 27.8    |        |
| クランク   | 11.0     | 15.5 | 2.00     | 13.50 | 28.1         | 27.9    | 30.5    |        |
| 十字交差点  | 15.5     | 16.5 |          |       | 31.8         | 30.7    | 30.7    |        |
| 十字交差点  | 16.5     | 9.0  |          |       | 29.9         | 27.2    | 27.2    |        |

|      |             |                  |              |
|------|-------------|------------------|--------------|
| 構造形状 | ハンブ系        | d1:ハンブの高さ(m)     | d2:ハンブの長さ(m) |
|      | クランク、スラローム系 | d1:屈曲の見通し幅(m)    | d2:屈曲の長さ(m)  |
|      | 狭さく、フォルト系   | d1:構造設置部の車道幅員(m) | d2:構造の長さ(m)  |
|      | 組み合わせたもの    | 備考欄にd1+d2で記述     |              |

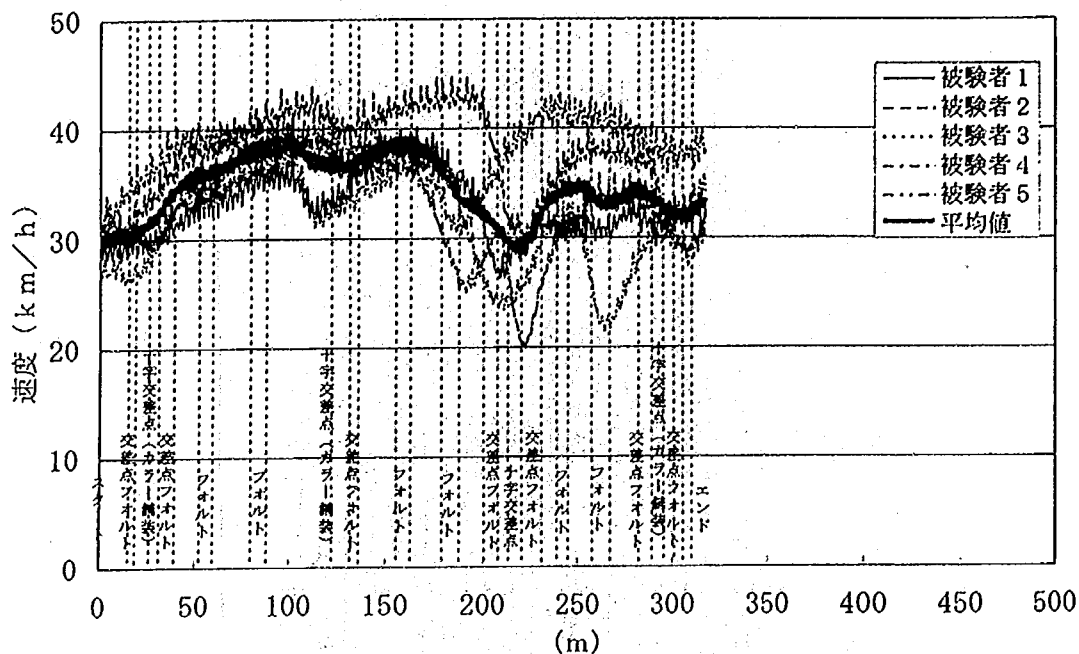


参考図 - 4・38(1/2) 九州一石坪町5号の路線図



参考図 - 4・38(2/2) 九州-石坪町5号の路線図

②九州一柳町4号線

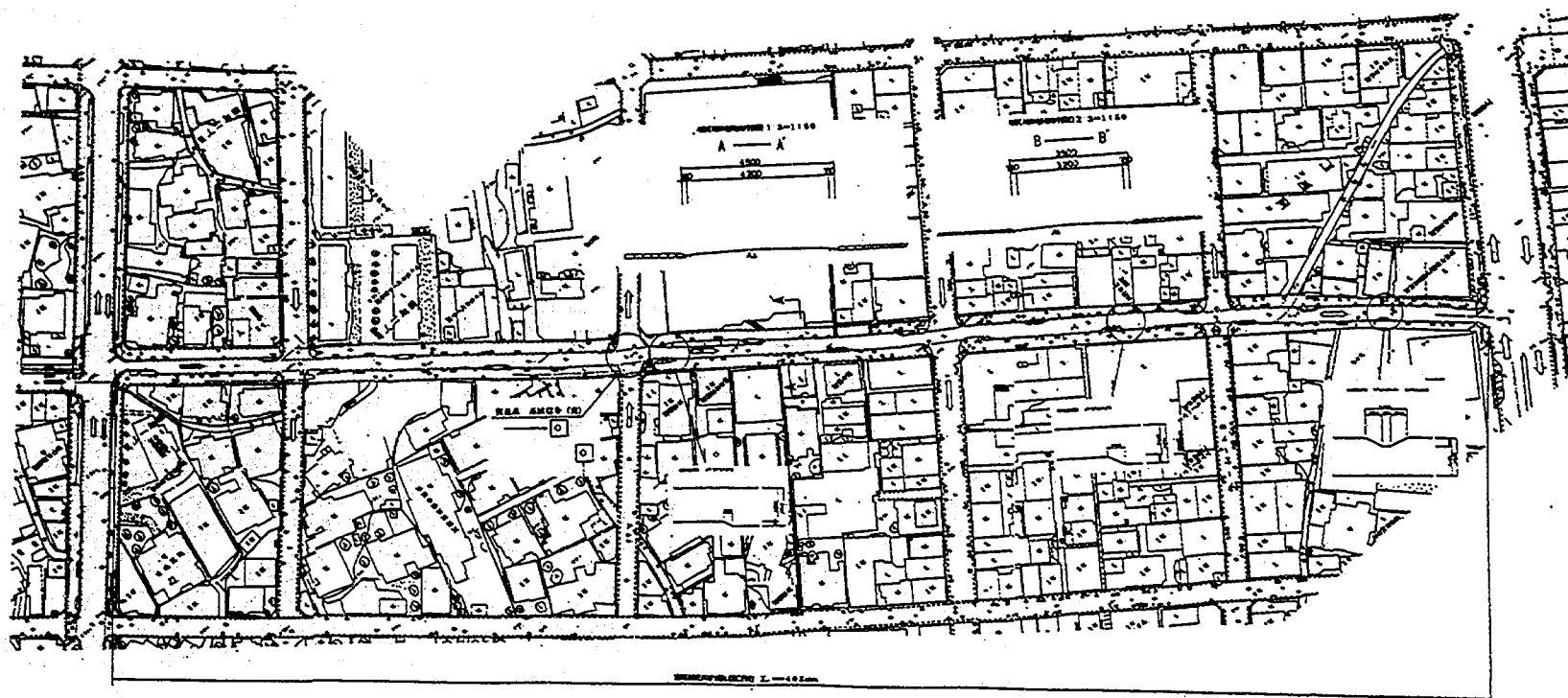


参考図- 4・39 九州一柳町4号線の速度プロフィール

参考表- 4・20 九州一柳町4号線の速度抑制施設の形状と速度状況

| 速度抑制施設          | 設置間隔 (m) |      | 構造形状 (m) |       | 速度データ (km/h) |         |         | 備考             |
|-----------------|----------|------|----------|-------|--------------|---------|---------|----------------|
|                 | 前        | 後    | d 1      | d 2   | 進入前最高速度      | 通過中最低速度 | 通過中最高速度 |                |
| 交差点フォルト         | 14.0     | 0.0  | 3.50     | 4.00  | 31.1         | 29.9    | 31.4    |                |
| 十字交差点 (舗石・柵-舗装) | 0.0      | 0.0  | 0.00     | 13.50 | 31.4         | 30.5    | 32.3    | 路面舗装(柵-)       |
| 交差点フォルト         | 0.0      | 14.5 | 4.00     | 6.50  | 32.3         | 32.4    | 34.6    |                |
| フォルト            | 14.5     | 20.5 | 3.50     | 7.00  | 36.6         | 35.2    | 36.8    |                |
| 交差点フォルト         | 20.5     | 20.5 | 3.50     | 7.50  | 38.3         | 37.3    | 38.7    |                |
| 十字交差点 (舗石・柵-舗装) | 20.5     | 0.0  | 0.00     | 10.50 | 39.5         | 35.8    | 37.8    | 路面舗装(柵-)・点滅(黄) |
| 交差点フォルト         | 0.0      | 20.5 | 4.00     | 8.00  | 37.8         | 36.2    | 37.7    |                |
| フォルト            | 20.5     | 20.5 | 3.50     | 8.00  | 39.0         | 37.7    | 39.4    |                |
| フォルト            | 17.5     | 13.5 | 3.50     | 7.50  | 39.0         | 33.6    | 35.7    |                |
| 交差点フォルト         | 13.5     | 0.0  | 3.50     | 6.50  | 33.6         | 30.8    | 32.3    |                |
| 十字交差点           | 0.0      | 0.0  |          |       | 32.3         | 28.8    | 30.9    | 路面舗装(舗石)       |
| 交差点フォルト         | 0.0      | 9.0  | 3.50     | 8.00  | 30.9         | 28.5    | 31.5    |                |
| フォルト            | 9.0      | 14.5 | 3.50     | 8.00  | 34.1         | 33.2    | 35.2    |                |
| フォルト            | 14.5     | 15.5 | 3.50     | 7.50  | 35.2         | 32.6    | 33.7    |                |
| 交差点フォルト         | 15.5     | 0.0  | 3.50     | 5.50  | 34.8         | 33.4    | 34.6    |                |
| 十字交差点 (舗石・柵-舗装) | 0.0      | 0.0  |          |       | 34.6         | 31.8    | 34.2    | 路面舗装(柵-)       |
| 交差点フォルト         | 0.0      | 3.5  | 3.50     | 6.00  | 34.2         | 31.5    | 32.7    |                |

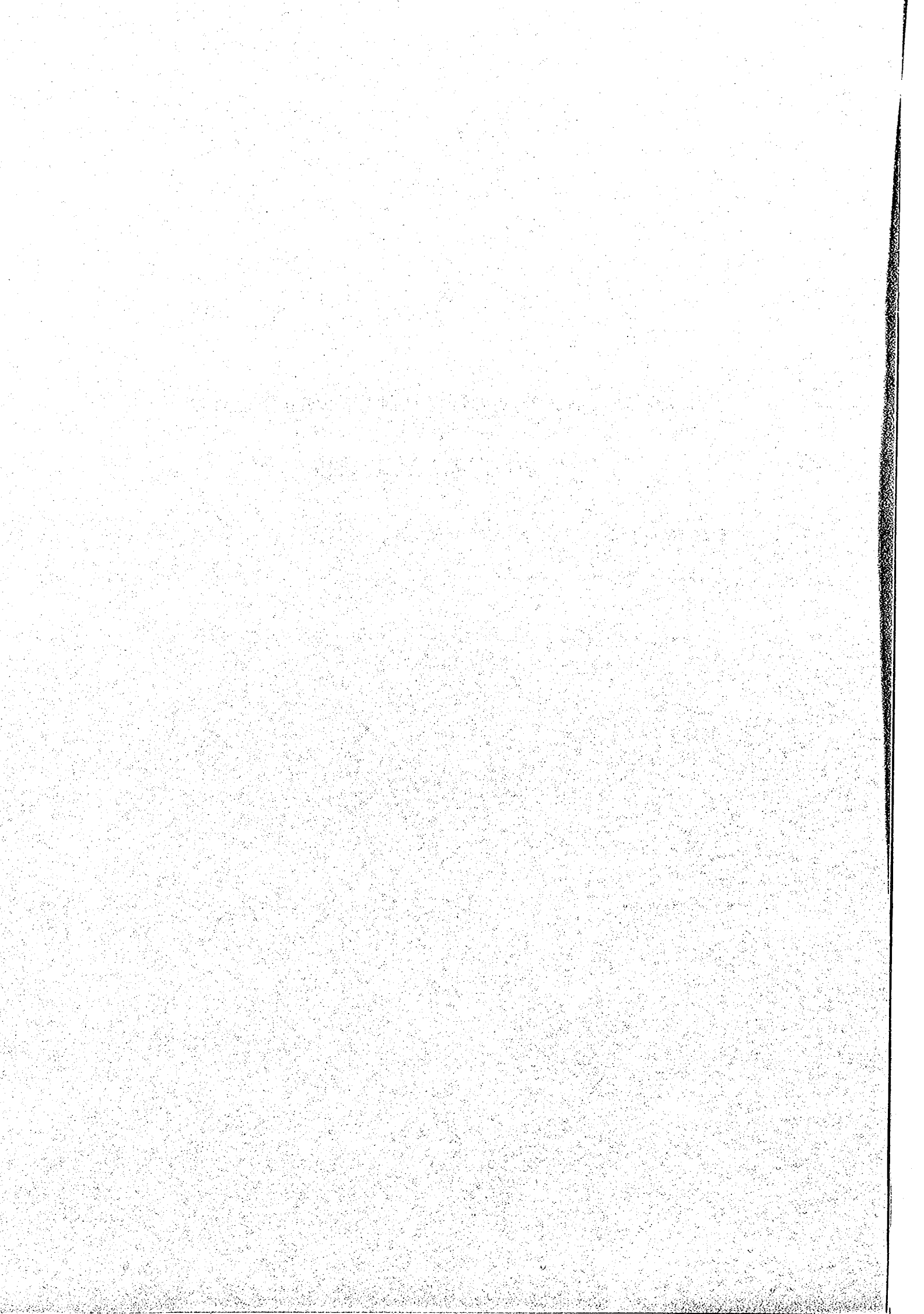
構造形状 ハンプ系 d1:ハンプの高さ(m) d2:ハンプの長さ(m)  
 クランク、スラローム系 d1:起曲の見通し幅(m) d2:起曲の長さ(m)  
 狭さく、フォルト系 d1:構造設備部の車道幅員(m) d2:構造の長さ(m)  
 組み合わせたもの 備考欄に d1+d2 で記述



参考図 - 4・40 九州一柳町4号線の路線図



参考資料－５ 全ての速度抑制施設の組合せにおける  
設置間隔と速度の関係

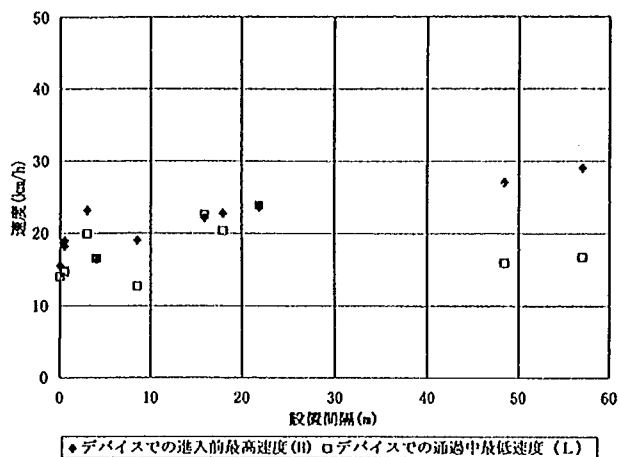


本研究の対象路線に実施されていた全ての速度抑制施設について、a) 手前の速度抑制施設の種類別、及び、b) 対象施設の種類別に設置間隔と速度の関係について図化し、その傾向から抑制効果について分析する。

#### a) 手前の速度抑制施設種類別設置間隔と速度の関係

##### 【ハンプ】

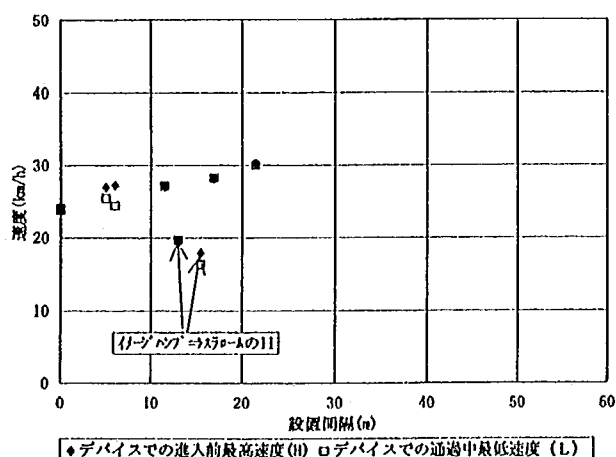
参考図－ 5 ・ 1 に示すように、ハンプとの設置間隔が短い速度抑制施設ほどHが低くなっており、Lもほぼ25km/h以下に抑えられている。従って、ハンプを直前に組み合わせることによって対象施設の進入前速度(H)が低くなり、対象施設での速度が抑制されている。



参考図－ 5 ・ 1 手前にハンプがある施設の  
設置間隔と速度の関係

##### 【イメージハンプ】

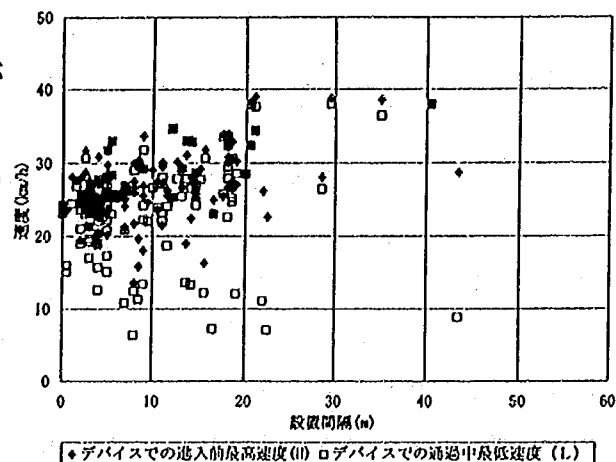
参考図－ 5 ・ 2 の「イメージハンプ⇒スラロームの組み合わせ」において、進入前最高速度が20km/h以下となっている。但し、この2ケースは同じ路線であり、路線全体の速度が非常に低い路線である。



参考図－ 5 ・ 2 手前にイメージハンプがある抑制施設  
の設置間隔と速度の関係

### 【クランク】

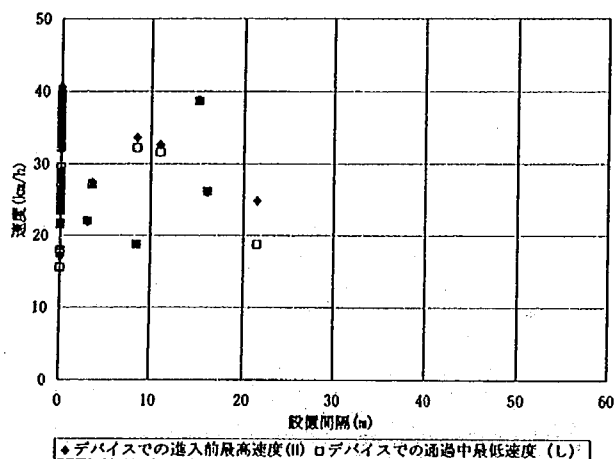
参考図－５・３に示すように、クランクとの設置間隔が短い速度抑制施設ほどHが低くなっている。しかし、HとLの関係は様々であり、手前に設置されているクランクの抑制効果は認められない。



参考図－５・３ 手前にクランクがある施設の  
設置間隔と速度の関係

### 【スラローム】

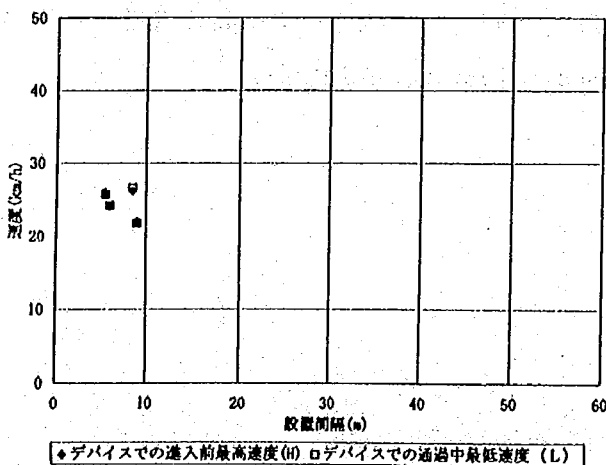
スラロームにはスラロームが組み合わせられる場合が多く、参考図－５・４に示すように、組み合わせの種類と抑制の関係及び設置間隔と抑制の関係について特別な傾向は見られない。



参考図－５・４ 手前にスラロームがある施設の  
設置間隔と速度の関係

### 【狭さく】

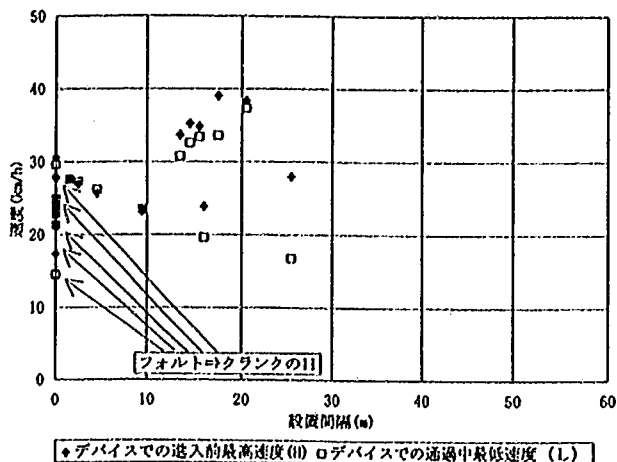
参考図－５・５に示すように、速度及び設置間隔がほぼ同じであるため、傾向を分析することはできない。



参考図－５・５ 手前に狭さくがある抑制施設の  
設置間隔と速度の関係

### 【フォルト】

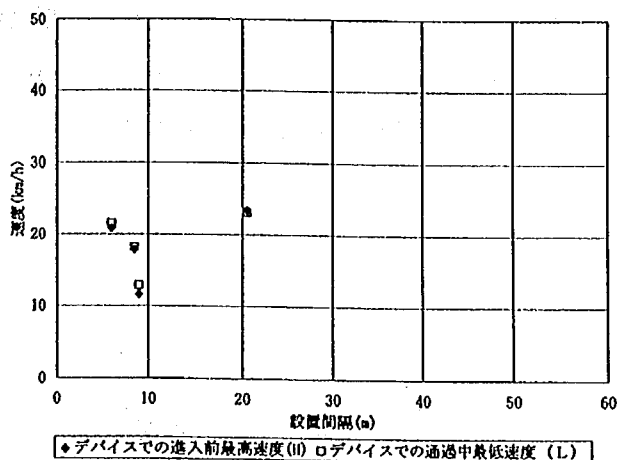
「フォルト⇒クランクの組み合わせ」が多い。参考図－5・6に示すように、ほとんどが接しているため、設置間隔は0mである。この時のクランクのH及びLは様々であり、組み合わせによる効果は認められない。



参考図－5・6 手前にフォルトがある施設の設置間隔と速度の関係

#### 【ハンプ+狭さく】

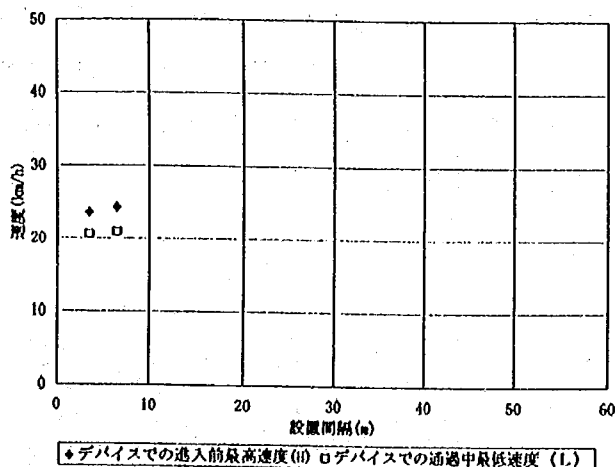
参考図－5・7に示すように、HとLの差が小さく、ほぼ25km/h以下と低くなっている。これは手前の速度抑制施設から対象施設を通過するまでの速度が一定で、適切に抑制されていることを示しており、手前にハンプ+狭さくがある速度抑制施設では速度が抑制されている。



参考図－5・7 手前にハンプ+狭さくがある施設の設置間隔と速度の関係

#### 【路面舗装（停止線）】

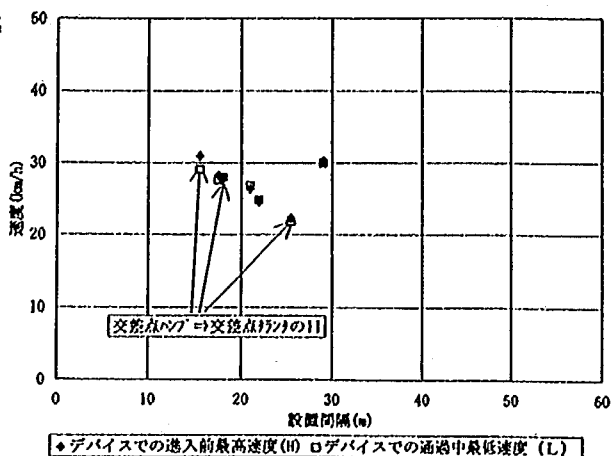
路面舗装（停止線）に関連する組み合わせは、2ケースしか無く、組み合わせによる効果は不明である。



参考図－5・8 手前に路面舗装（停止線）がある施設の設置間隔と速度の関係

### 【交差点ハンプ】

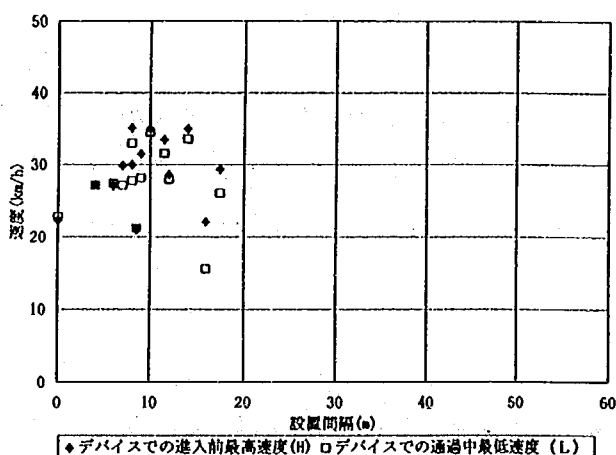
参考図－５・９のように、設置間隔が長いほど速度が低くなる傾向となっているが、この要因は不明である。



参考図－５・９ 手前に交差点ハンプがある施設の  
設置間隔と速度の関係

### 【交差点クラーク】

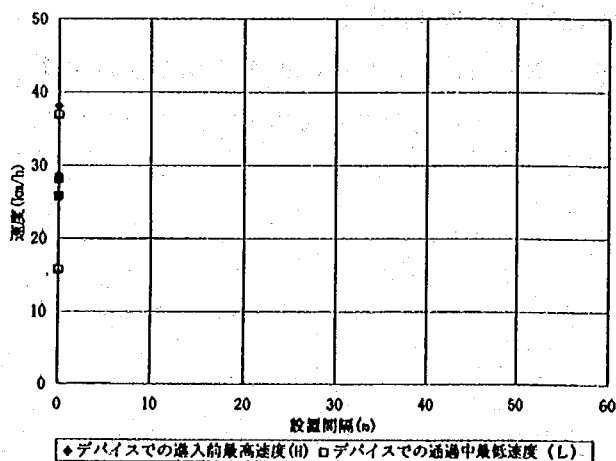
交差点クラークに関連する組み合わせは、単路部のクラークとの組み合わせが一番多い。しかし、参考図－５・１０に示すように、設置間隔と速度の関係は様々であり、組み合わせによる効果は不明である。



参考図－５・１０ 手前に交差点クラークがある施設の  
設置間隔と速度の関係

### 【交差点スラローム】

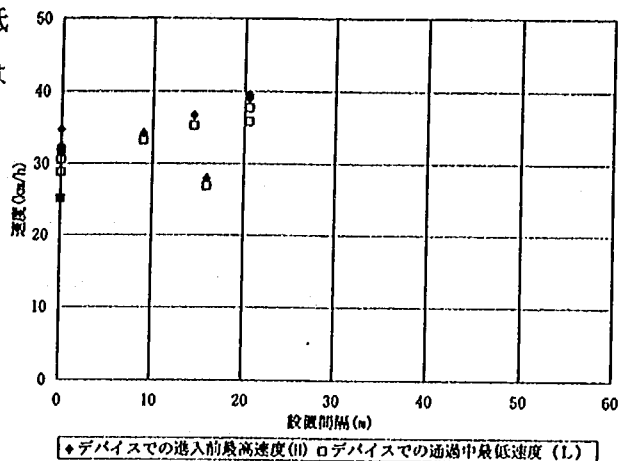
交差点スラロームに関連する組み合わせは、スラロームとの組み合わせのみであり、参考図－５・１１に示すように、設置間隔が0mのケースしか無いため、組み合わせによる効果は不明である。



参考図－５・１１ 手前に交差点スラロームがある施設の  
設置間隔と速度の関係

### 【交差点フォルト】

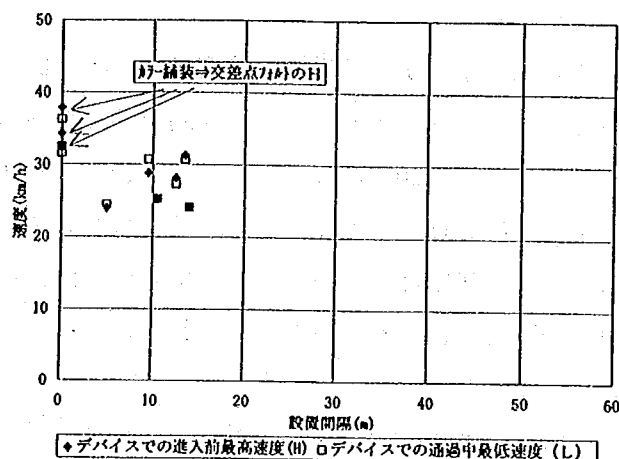
参考図－５・１２のように、設置間隔が短いほど速度が低くなる傾向となっているが、隣接している場合でも速度は25km/h以上であり、組み合わせによる効果は認められない。



参考図－５・１２ 手前に交差点フォルトがある施設の  
設置間隔と速度の関係

### 【カラー舗装交差点】

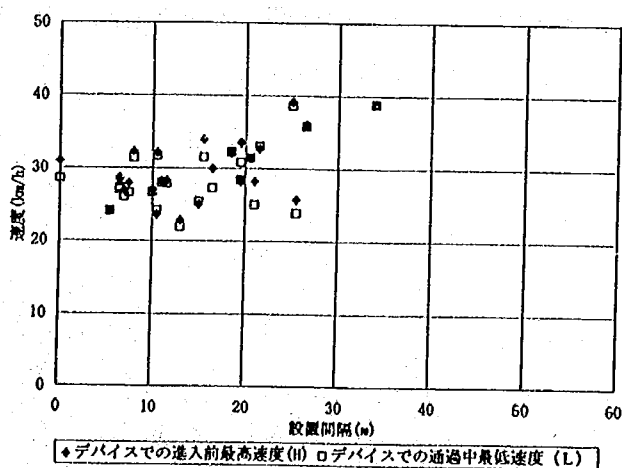
参考図－５・１３のように、「カラー舗装交差と交差点フォルトが隣接する組み合わせ」において、速度は30km/h以上であり、組み合わせによる抑制効果は認められない。それ以外の組み合わせでも、特定の傾向は見られない。



参考図－５・１３ 手前にカラー舗装交差点がある施設の  
設置間隔と速度の関係

### 【十字交差点】

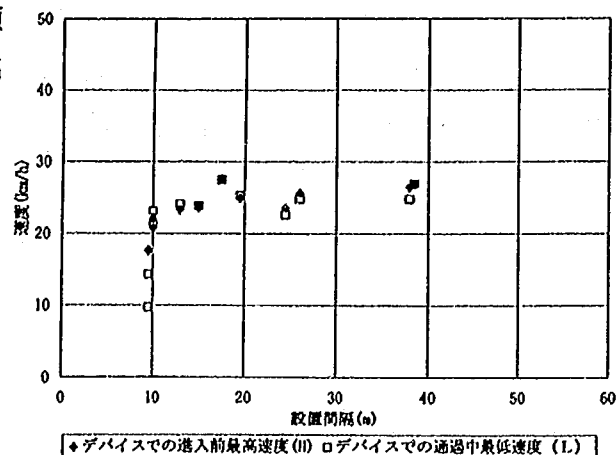
手前に十字交差点がある場合の速度抑制施設の種類は様々であるが、「十字交差点⇒クランクの組み合わせ」が最も多い。参考図－５・１４のように、設置間隔が短いほど施設のH、Lが低くなる傾向を示しており、HとLの差が小さいことから、十字交差点による影響が卓越している。しかし、ほとんどのデータは25km/h以上であることから、速度抑制効果はあまりない。



参考図－５・１４ 手前に十字交差点がある施設の  
設置間隔と速度の関係

### 【一時停止交差点】

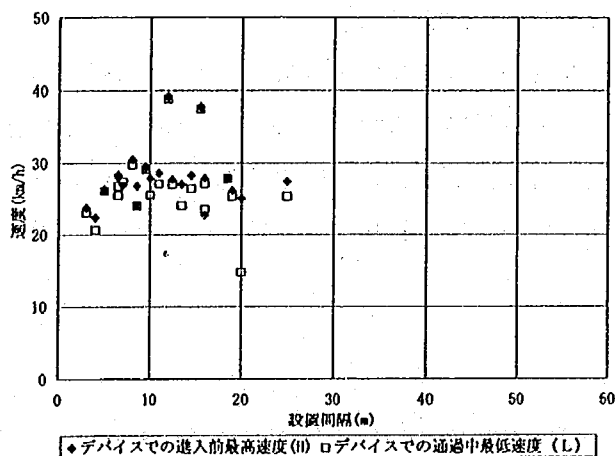
手前に一時停止交差点がある場合の速度抑制施設の種類は様々であるが、参考図－5・15に示すように、設置間隔が短いほど施設のH、Lが低くなる傾向を示している。また、HとLの差が小さいことから、一時停止交差点の速度抑制効果が卓越しており、ほとんどのデータが25km/h以下の速度であることから、速度抑制効果があることがわかる。



参考図－5・15 手前に一時停止交差点がある施設の設置間隔と速度の関係

### 【T字路】

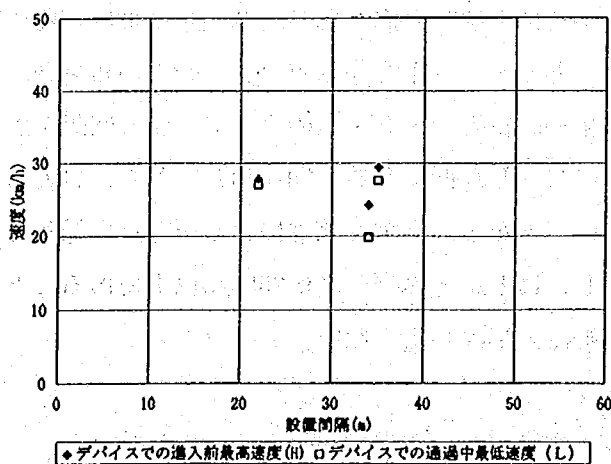
手前にT字路がある場合の速度抑制施設は様々である。参考図－5・16のように、設置間隔が10m以上の場合はいずれもHが25～30km/h程度であるが、10m以内では設置間隔が短いほど速度も低くなっている。HとLの差が小さいことから、T字路との組み合わせにおいては、10m程度の設置間隔では影響があると考えられる。



参考図－5・16 手前にT字路がある施設の設置間隔と速度の関係

### 【くいちがい交差】

設置間隔と速度の関係に関して、参考図－5・17に示すように、特定の傾向は見られない。

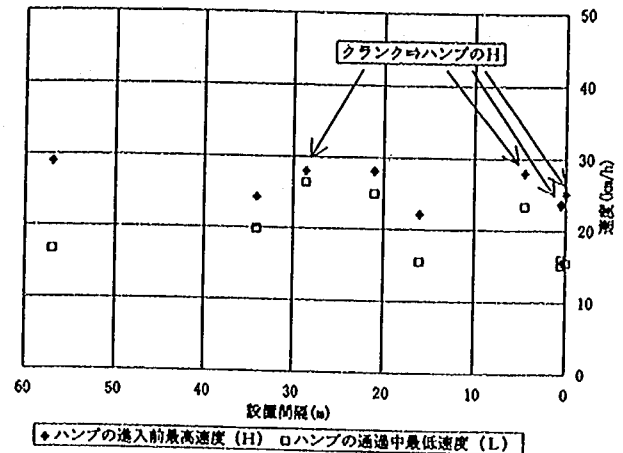


参考図－5・17 手前にくいちがい交差がある施設の設置間隔と速度の関係

## b) 対象施設の種別別設置間隔と速度の関係

### 【ハンプ】

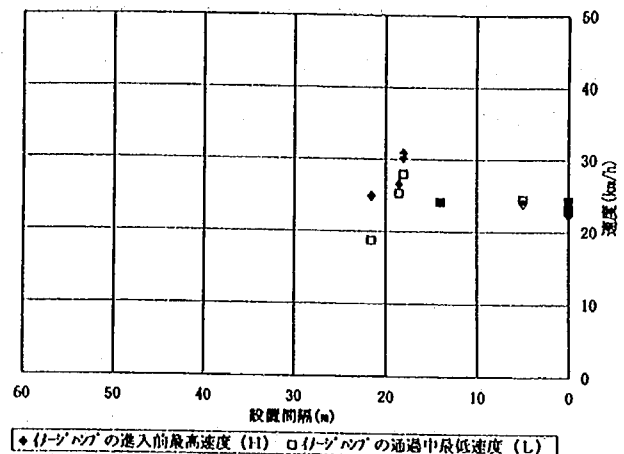
「クランク⇒ハンプの組み合わせ」以外は全て1ケースしかないため、これらの組合せの抑制効果を推定するのは難しい。参考図－5・18に示すように設置間隔に関係なくHは20～30km/hであり、またHとLの差が大きい。これはハンプにおいて主に速度抑制が図られていることを示しており、手前にある速度抑制施設の影響よりもハンプの速度抑制効果が卓越している。



参考図－5・18 対象施設がハンプの場合の設置間隔と速度の関係

### 【イメージハンプ】

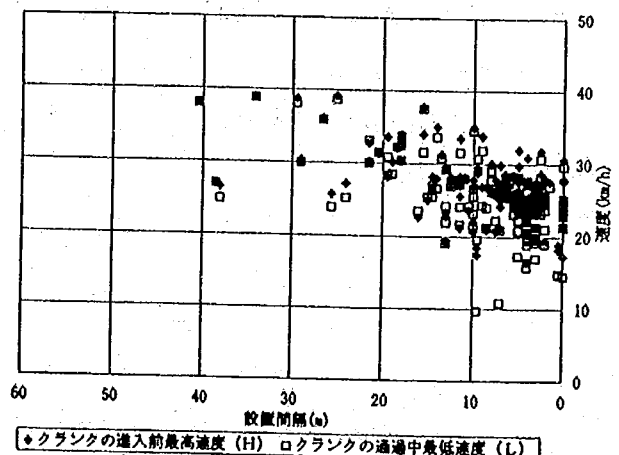
イメージハンプは、クランク、スラローム、交差点クランクなどのシケイン構造との組み合わせが多い。参考図－5・19のように、設置間隔と速度の間に特別な関係は見られない。



参考図－5・19 対象施設がイメージハンプの場合の設置間隔と速度の関係

### 【クランク】

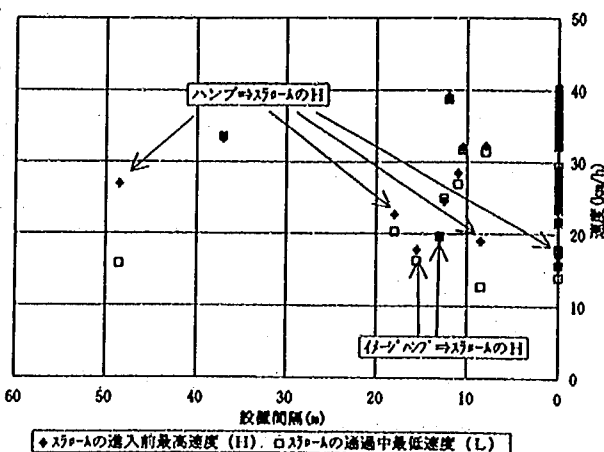
様々な速度抑制施設との組み合わせがあるが、クランク同士の組み合わせや交差点との組み合わせが多い。参考図－5・20のように、手前の施設との設置間隔が短いほどHは低くなる傾向を示している。又、HとLの差が小さいことから、クランクでは、手前の施設との設置間隔が短いほど進入前速度が低くなり、対象クランク内の最低速度も低くなると考えられる。特に「ハンプ⇒クランクの組み合わせ」と「一時停止⇒クランクの組み合わせ」においてHが低かった。



参考図－5・20 対象施設がクランクの場合の設置間隔と速度の関係

## 【スラローム】

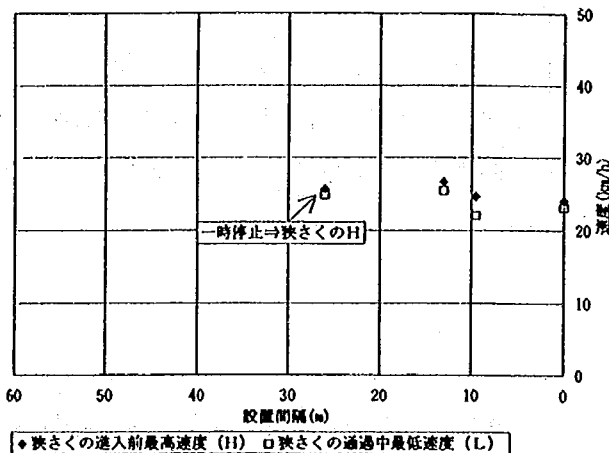
参考図－５・21に見られるように、「ハンプ⇒スラロームの組み合わせ」や「イメージハンプ⇒スラロームの組み合わせ」では、設置間隔が短いほどHが低く、20km/h程度以下となっている。従って、スラロームの直前にハンプやイメージハンプを設置すると進入前の速度が抑えられ、スラローム内の速度も抑制されている。



参考図－５・21 対象施設がスラロームの場合の設置間隔と速度の関係

## 【狭さく】

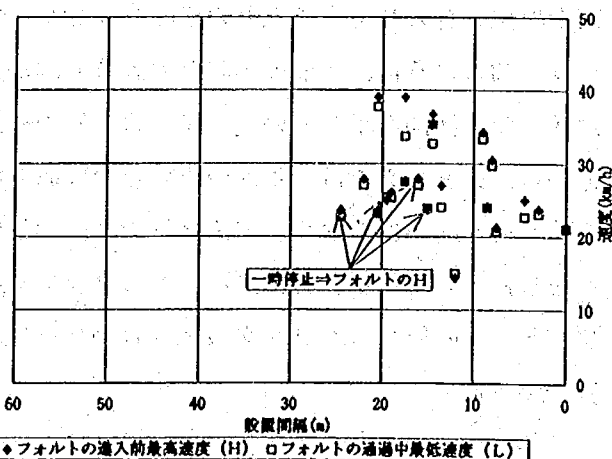
参考図－５・22のように「クランク⇒狭さくの組み合わせ」において、設置間隔が短いほどHが低くなる傾向が見られるが、その傾きは小さい。



参考図－５・22 対象施設が狭さくの場合の設置間隔と速度の関係

## 【フォルト】

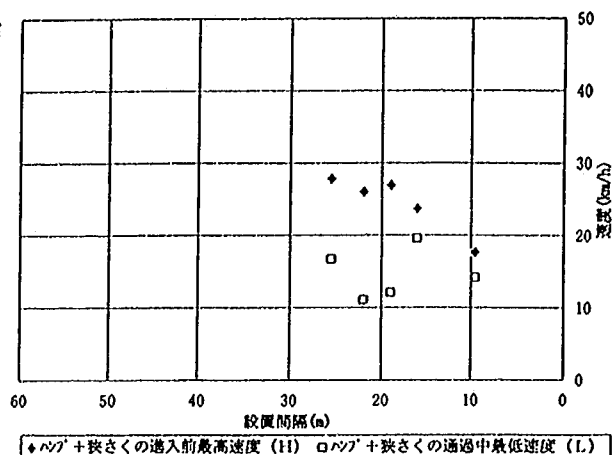
交差点フォルト、一時停止交差、T字路などの交差点部との組み合わせが多い。参考図－５・23に見られるように、「一時停止交差点⇒フォルトの組み合わせ」でも、H、Lとも25km/h以上であり、この組み合わせによる抑制効果は認められない。



参考図－５・23 対象施設がフォルトの場合の設置間隔と速度の関係

### 【ハンプ+狭さく】

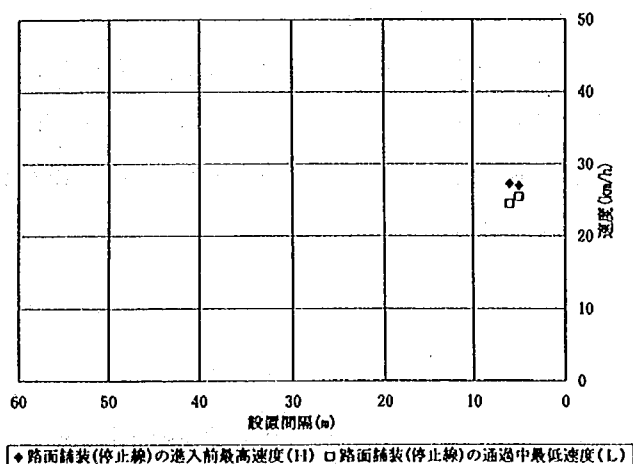
参考図－５・２４のように設置間隔が短いほどHは低くなっている。しかし、HとLの関係は様々であり、差の大きいものもある。ほとんどのLが20km/h以下となっていることから、対象施設の速度抑制はハンプ+狭さく自身の抑制効果によるものである。



参考図－５・２４ 対象施設がハンプ+狭さくの場合の  
設置間隔と速度の関係

### 【路面舗装（停止線）】

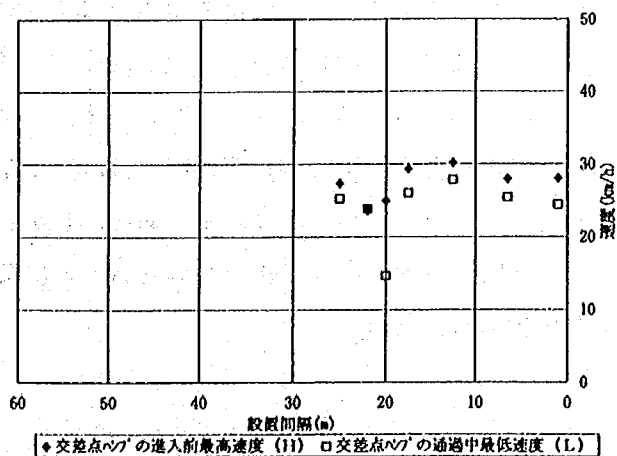
路面舗装（停止線）に関連する組み合わせは、２ケースしか無く、組み合わせによる効果は不明である。



参考図－５・２５ 対象施設が路面舗装（停止線）の場合の  
設置間隔と速度の関係

### 【交差点ハンプ】

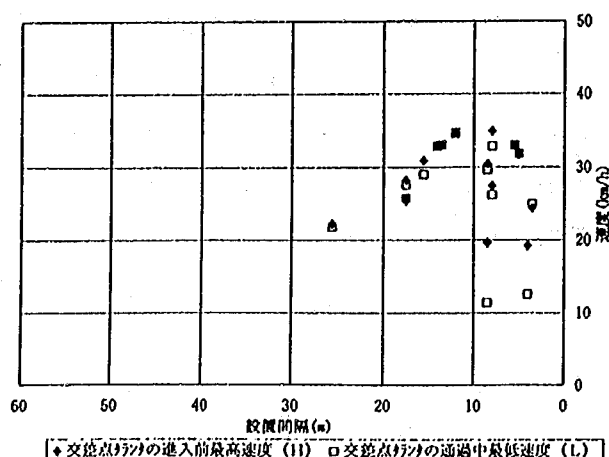
参考図－５・２６のように、組み合わせの種類、設置間隔に関係なくH、Lが25～30km/hとなっており、組み合わせによる効果は認められない。



参考図－５・２６ 対象施設が交差点ハンプの場合の  
設置間隔と速度の関係

### 【交差点クラック】

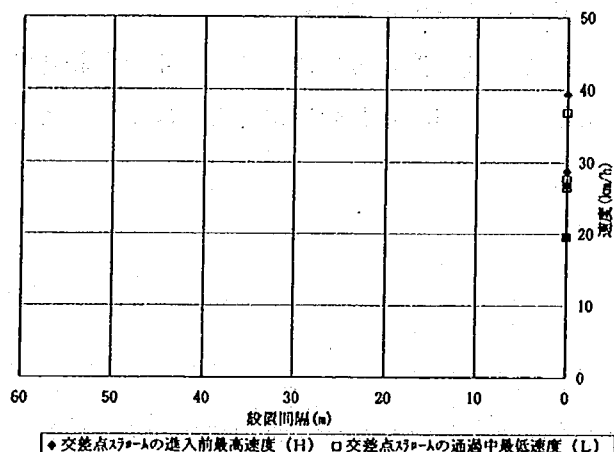
交差点クラックに関連する組み合わせは、単路部のクラックとの組み合わせが一番多い。しかし、参考図－５・２７に示すように、設置間隔と速度の関係は様々であり、組み合わせによる効果は不明である。



参考図－５・２７ 対象施設が交差点クラックの場合の  
設置間隔と速度の関係

### 【交差点スラローム】

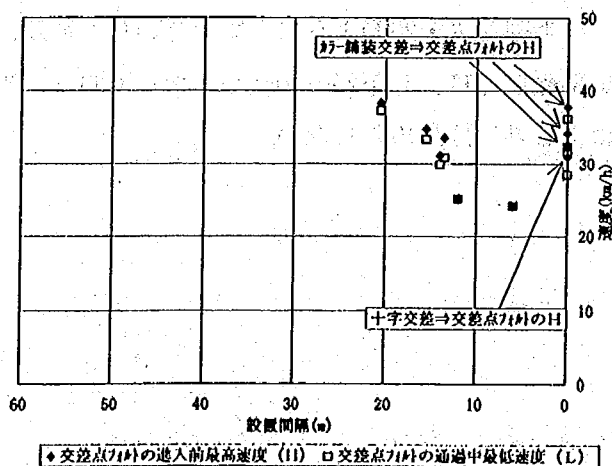
交差点スラロームに関連する組み合わせは、スラロームとの組み合わせのみであり、参考図－５・２８に示すように、設置間隔が0mのケースしか無いため、組み合わせによる効果は不明である。



参考図－５・２８ 対象施設が交差点スラロームの場合の  
設置間隔と速度の関係

### 【交差点フォルト】

交差点フォルトでは、手前が交差点（設置間隔が 0m）の場合と、手前が速度抑制施設（交差点は後方に隣接している）の場合がある。参考図－５・２９のように、手前が速度抑制施設の場合、設置間隔が短いほどHは低くなる傾向を示しており、HとLがほぼ同じ値である。しかし、速度は最小で25km/h程度であり、組み合わせることによる抑制効果とは認められない。



参考図－５・２９ 対象施設が交差点フォルトの場合の  
設置間隔と速度の関係

コミュニティ道路の整備手法と  
速度抑制効果に関する研究

ISSN 0386-5878

土木研究所資料 第3441号

平成8年7月 (1996年)

交通安全研究室 瀬尾卓也, 高宮 進, 小原裕博\*

\* 部外研究員在職期間(平成7年4月から8年3月まで)

要 旨

本研究では, コミュニティ道路の計画・実施手順を示すとともに, その過程で実施する住民・関連機関(警察, 消防等)との協議, 調整事項を整理した。また, 速度抑制のためにコミュニティ道路に設置されるクランク, ハンプ等の施設について, 実測データを用いて速度変化状況を分析し, 施設の形状と速度の関係や施設の組合わせによる抑制効果について検討した結果, ハンプやシケインでの速度抑制効果に関する知見を得た。本資料は, これらの検討結果をとりまとめたものである。

キーワード: コミュニティ道路, 道路整備計画, 速度抑制, ハンプ, シケイン

郵便はがき

50円切手  
をはいて  
下さい

305-□□

茨城県つくば市旭一番地

建設省土木研究所

道路部交通安全研究室 御中

No. 3

No. 3

配布先氏名

配布先住所



土木研究所資料第 3441 号 部

上記のとおり受領しました。

所 属(住所)

氏 名

印

土木研究所資料第3441号

