

生活道路における通過交通の流入抑制・速度抑制等の対策手法

分類		用途			備考	
手法	対象	交通量の抑制	速度の抑制	歩行空間の確保		
ソフト的手法	最高速度30km/hの区域規制	区域	○	○	—	原則ゾーン全域 出入口に区域標識を設置
	大型車通行止め	道路空間	○	—	○	
	歩行者用道路		○	—	○	
	一方通行規制		○	—	○	速度上昇に配慮する
	路側帯の設置・拡幅		—	○	○	
ハード的手法	ハンプ（台形、弓形）	道路空間	○	◎	—	
	狭さく		○	○	○	
	シケイン		○	◎	○	
	通行遮断		◎	—	◎	
	交差点入口ハンプ	交差点	○	◎	—	
	交差点全面ハンプ		○	◎	—	
	交差点狭さく		○	○	○	
	斜め遮断		○	—	○	
交差点遮断	◎		—	◎		
ライジングボラード	◎	—	◎			

表 各手法と用途及び道路機能（タイプ）の関係（統括表）

用途に対する効果

- ◎：直接的な効果（大）あり
- ：直接的な効果あり
- ：間接的な効果あり
- ：効果なし（関連がない）

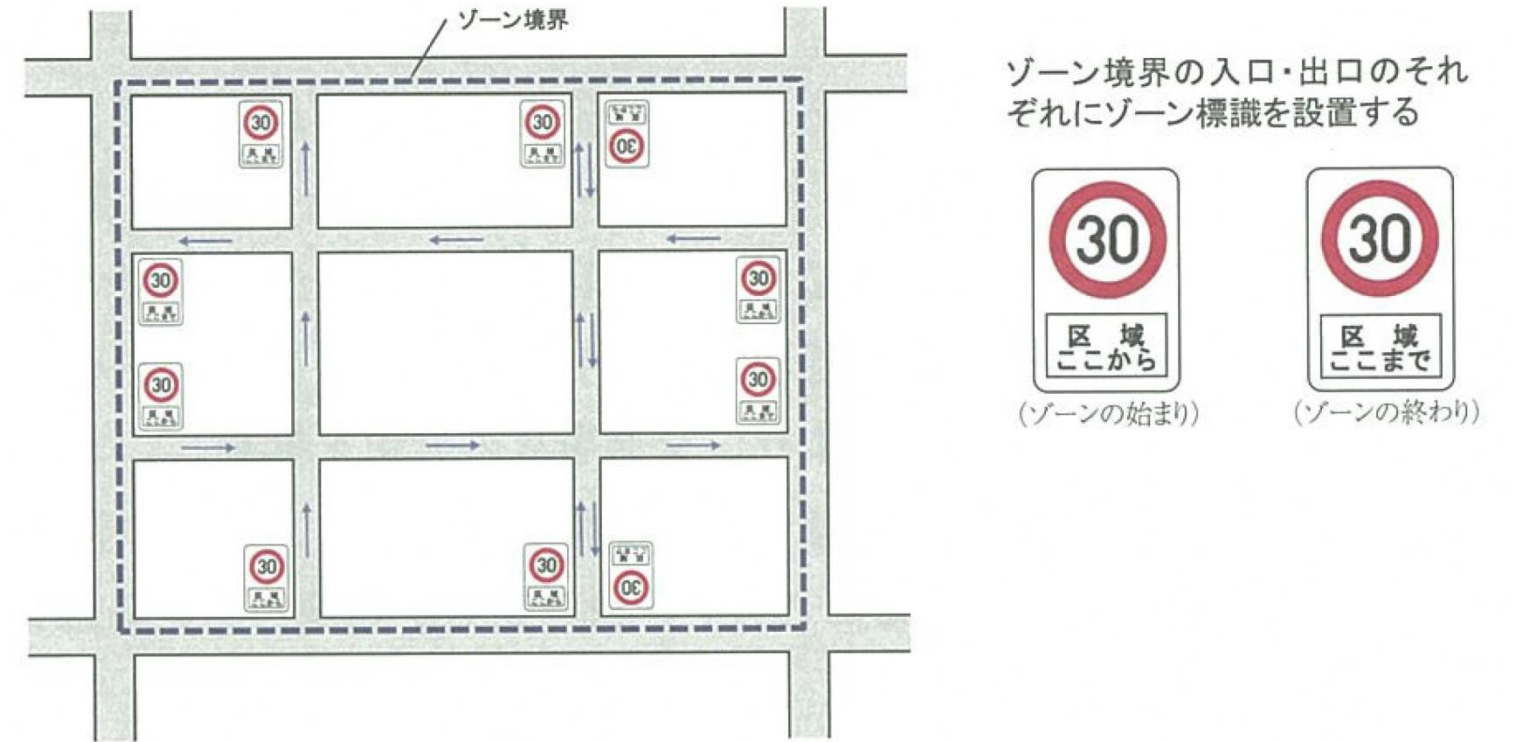
【ソフト的手法】

1. 最高速度30km/hの区域規制

■効果

区域規制標識により代替され、**ゾーン内の標識乱立を抑制**、また、物理的デバイスや道路デザインによる心理的効果を併用することにより、**速度抑制**、**交通量抑制**の効果が有効になる。

■標識の設置例



■設置事例



写真 2.2.1.1 30km/h最高速度の標識(ここから)  
(名古屋市緑区)





写真 2.2.1.2 30km/h 最高速度の標識(ここまで)  
(埼玉県吉川市)

## 2. 大型車通行止め

### ■ 効果

振動や騒音の影響が大きい大型車両の進入が抑制されるため、**交通静穏化**の効果が大きく、**交通公害が緩和**され、環境の向上にもつながる。

### ■ 標識の設置例

道路標識	通行禁止で道路標識が対象とする車両
 大型貨物自動車等 通行止め(305)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型貨物自動車</li> <li>・特定中型貨物自動車</li> <li>・大型特殊自動車</li> </ul>
 積載量3トン以上の 貨物自動車等通 行止め(305の2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最大積載量3トン以上の普通貨物自動車                      (3トンは例示)</li> <li>・中型貨物自動車</li> <li>・特定中型貨物自動車</li> <li>・大型貨物自動車</li> <li>・大型特殊自動車</li> </ul>
 大型乗用自動車等 通行止め(306)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型乗用自動車</li> <li>・特定中型乗用自動車</li> </ul>
 大型貨物自動車等 及び大型乗用自 動車等通行止 め(310)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型貨物自動車</li> <li>・特定中型貨物自動車</li> <li>・大型乗用自動車</li> <li>・特定中型乗用自動車</li> <li>・大型特殊自動車</li> </ul>

### ■ 設置事例



写真 2.2.1.4 大型貨物車等通行止めの標識  
(東京都世田谷区)



写真 2.2.1.5 大型貨物車等通行止めの標識  
(東京都三鷹市)

## 3. 歩行者用道路

### ■ 効果

車両の進入が禁止されるため、交通事故や路上の違法駐車問題が解決する。歩行者空間が拡大し、**ゾーン内の安全性が確保**される。

### ■ 標識の設置例



図 2.2.1.3 道路標識 (325 の 4) 歩行者専用 (参考) 道路標識 (325 の 3) 自転車及び歩行者専用  
■ 設置事例



写真 2.2.1.6 歩行者用道路 (時間規制)  
(静岡市清水区)



写真 2.2.1.7 歩行者用道路 (終日)  
(静岡市清水区)



写真 2.2.1.8 金沢市ふらっとバス (一般車が通行できない横安江町商店街を通行)

#### 4. 一方通行規制

##### ■ 効果

一方通行規制の場合、交差点での錯綜点が相互通行路に比べ大幅に減少し、**交差点の円滑性と安全性の向上**が図れる。

また、一方通行により、片方向の車道幅員を縮小できるだけでなく、中央帯なども不要になることから、**歩行空間の確保**など道路空間を有効に活用することが可能になる。

##### ■ 標識の設置例



図 2.2.1.5 道路標識 (326-A) 一方通行

図 2.2.1.6 道路標識 (303) 車両進入禁止

##### ■ 一方通行同士の交差点例

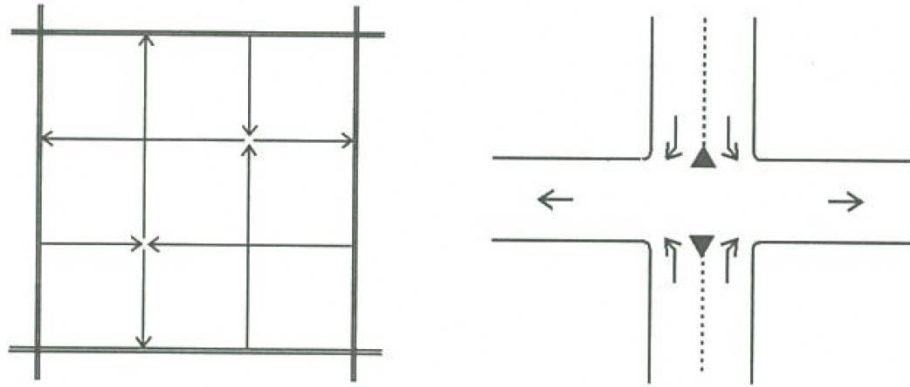


図 2.2.1.4 一方通行とチャネルリゼーション

##### ■ 設置事例



写真 2.2.1.9 一方通行規制  
(埼玉県熊谷市)



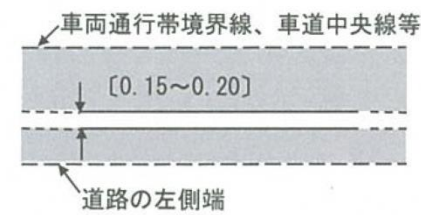
写真 2.2.1.10 一方通行規制 (車両進入禁止)  
(埼玉県鴻巣市)

#### 5. 路側帯の設置・拡幅

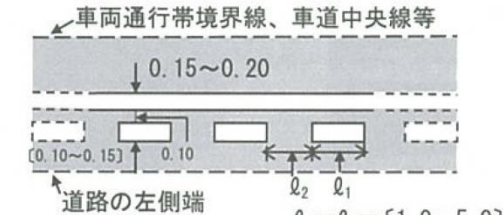
##### ■ 効果

路側帯をカラー舗装化したり、舗装材を工夫することにより、ドライバーに歩行空間を注意喚起することができる。

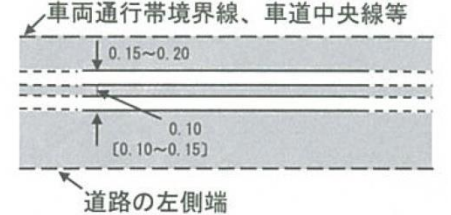
##### ■ 路側帯の種類



路側帯 (108)



駐停車禁止路側帯 (108 の 2)



歩行者用路側帯 (108 の 3)

##### ■ 設置事例



写真 2.2.1.17 路側帯に合わせて設置した歩道すみ切り部  
(東京都文京区白山)



写真 2.2.1.18 路側帯  
(北九州市八幡西区)



写真 2.2.1.19 駐停車禁止路側帯 (左側)  
(岐阜県岐阜市)

【ハード的手法】

1. ハンプ（台形・弓形、交差点入口ハンプ、交差点全面ハンプ）

■効果

ハンプを道路区間に設置することにより、**車両の速度抑制**が図れる。  
歩道がある場合には、横断歩道部を盛り上げハンプとすることで、車両の速度を抑制するとともに、**円滑な横断歩行を支援**することができる。

■標準的な構造

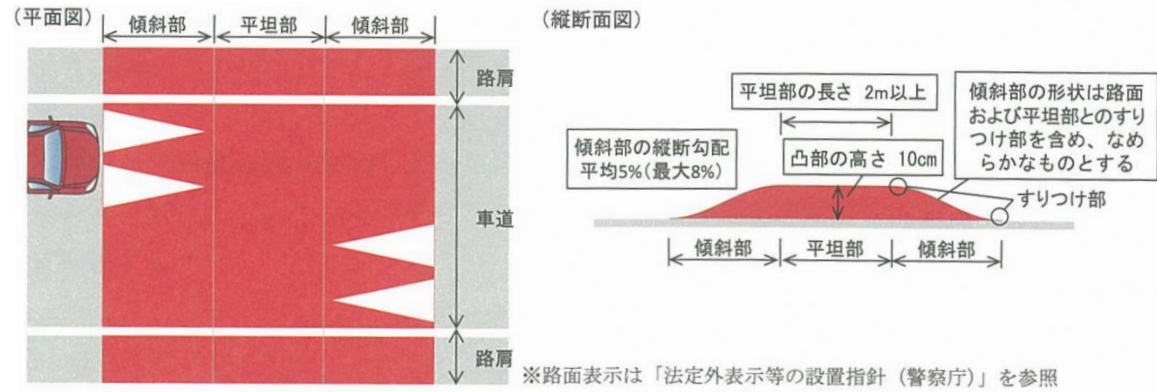


図 台形ハンプ

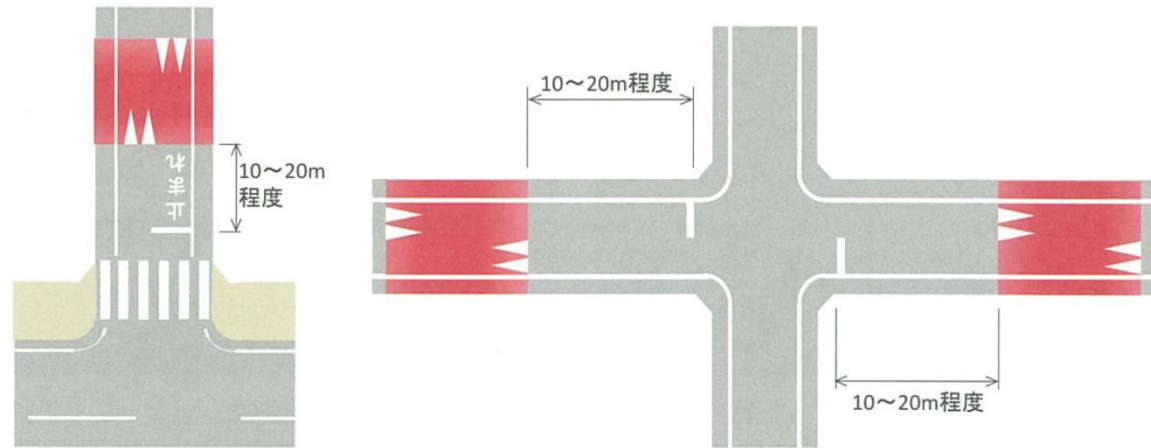


図 交差点入口ハンプ

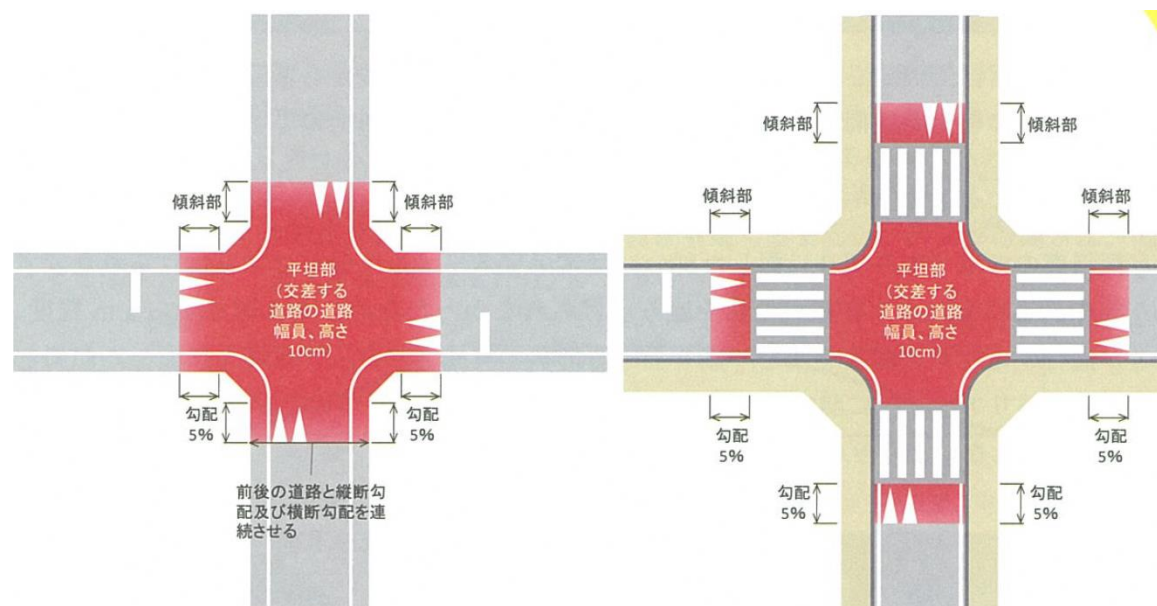


図 交差点全面ハンプ

■設置事例



写真 2.2.2.1 台形ハンプ（沖縄県浦添市）



写真 2.2.2.2 台形ハンプ（茨城県つくば市）



写真 2.2.2.7 弓形ハンプ（埼玉県朝霞市）



写真 2.2.2.8 弓形ハンプ（北海道帯広市）



写真 2.2.2.9 交差点入口ハンプ  
（埼玉県鶴ヶ島市）



写真 2.2.2.10 交差点入口ハンプ  
（埼玉県幸手市）



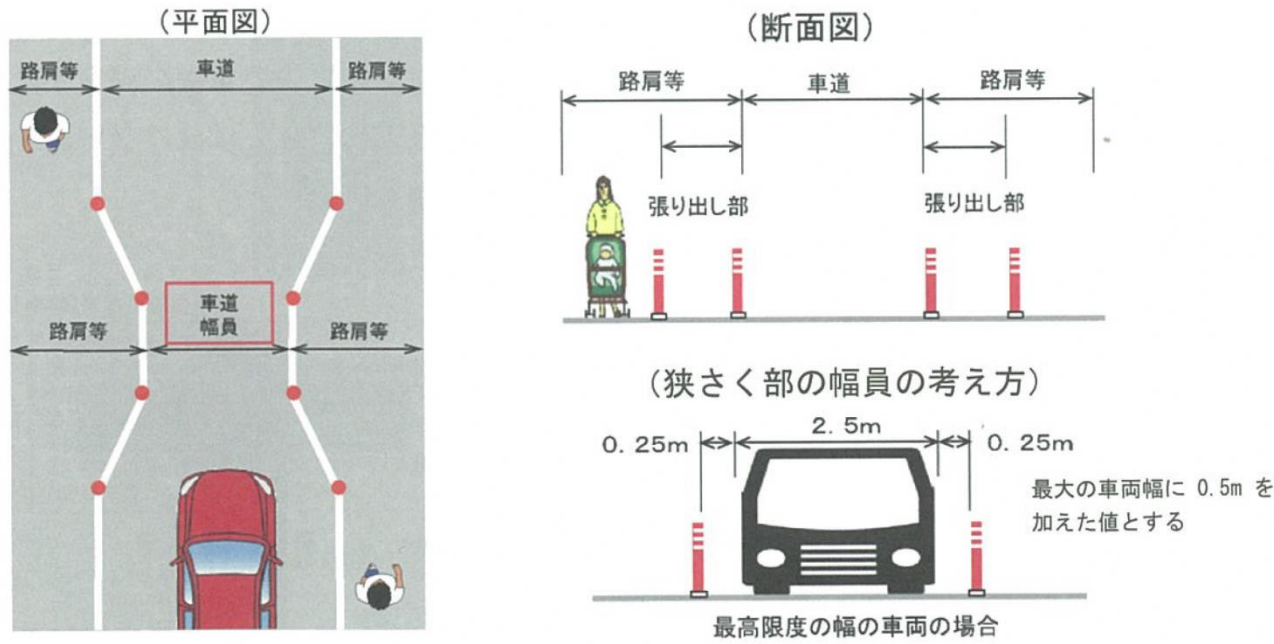
写真 2.2.2.16 交差点全面ハンプ（仙台市若林区）

## 2. 狭さく（道路区間狭さく、交差点狭さく）

### ■効果

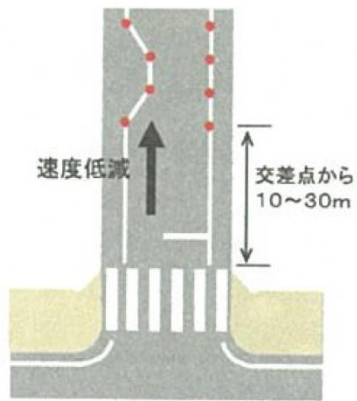
狭さくを設置することにより、**通過交通交通量の抑制**、**車両の速度抑制**が図れる。交差点部に設置した場合、歩行者が車道を横断する距離が短くなり、運転者と歩行者双方の視認性が向上する。

### ■標準的な構造



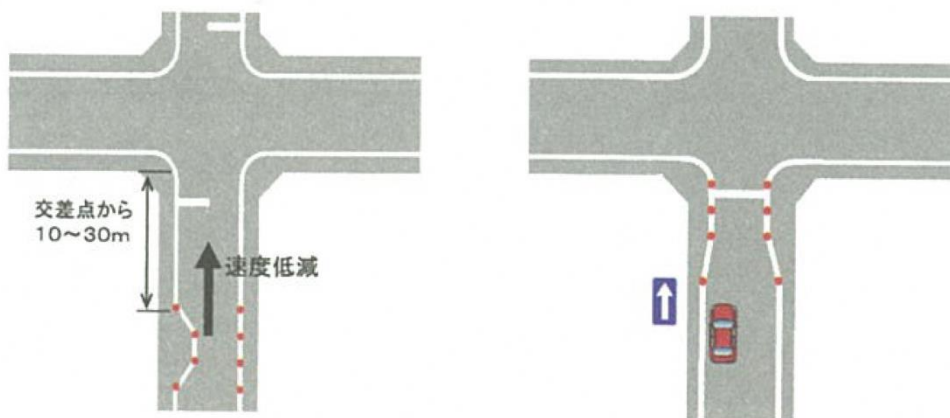
※本稿の説明図は、車道外側線を狭め、ラバーポールで明示、強調などをしたものを例に、狭さくの基本的な形状、設置の考え方を示す。実際の設置にあたっては、歩道の張り出しや植樹ます、ポラードの設置なども含め、地域に応じた実施方法を検討する

#### 【双方向】



・反対方向から来る車両との待ち合わせが発生する場合に、特に速度の低減が期待できる

#### 【一方通行】



・双方向通行の場合には、交差点部に狭窄を設けない

・一方通行の場合には、交差点部に両側狭窄を設ける

図 2.2.2.12 交差点および交差点入口での形状の例

### ■設置事例



写真 2.2.2.21 狭さく（千葉県鎌ヶ谷市）



写真 2.2.2.22 狭さく（千葉県船橋市）



写真 2.2.2.23 歩道張り出しによる狭さく（名古屋市西区）



写真 2.2.2.24 歩道張り出しによる狭さく（東京都文京区）



写真 2.2.2.25 交差点狭さく（大阪市東淀川区）



写真 2.2.2.26 交差点狭さく（名古屋市緑区）



写真 2.2.2.27 交差点狭さく（茨城県つくば市）



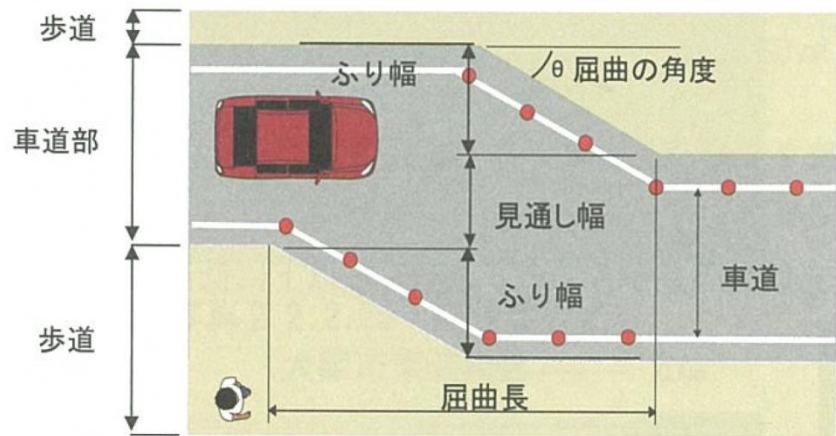
写真 2.2.2.28 狭さくの連続設置（愛知県稲沢市）

### 3. シケイン

#### ■効果

車両通行部分をクランク状やS字状にすることにより、車両の走行速度を低減させることができる。また、先を見通しにくいという視覚的効果と通りにくいという心理的効果もあることから、**速度の抑制**と**交通量の抑制**が期待できる。

#### ■標準的な構造



・運転者に左右のハンドル操作を強いることになるため、一方通行の道路に設置することを基本とする

#### ■設置事例



写真 2.2.2.31 クランク型シケイン  
(名古屋市瑞穂区)



写真 2.2.2.32 クランク型シケイン  
(綾瀬市寺尾釜田地区)



写真 2.2.2.33 スラローム型シケイン  
(東京都北区)



写真 2.2.2.34 スラローム型シケイン  
(静岡市駿河区南八幡地区)

### 4. 遮断（斜め遮断、交差点遮断、通行遮断）

#### ■効果

車両を完全に交通遮断することができるため、**通過交通の抑制**に効果大きい。また、安全な歩行者・自転車の空間を確保でき、遮断空間を植樹や歩行者のための空間とすることができ、**交通安全や良好な景観の整備**に役立つ。

#### ■標準的な構造

<斜め遮断、交差点遮断>

特定の流出方向への車両の進入を妨げ、車両の進行方向を限定する。

<通行遮断>

道路空間の一部を遮断することで、物理的に車両の進行方向の制限や交通遮断を行い、交通量の制御を行う。

#### ■設置事例



写真 2.2.2.35 交差点遮断  
(兵庫県尼崎市塚口地区)



写真 2.2.2.37 交差点遮断  
(兵庫県尼崎市塚口地区)

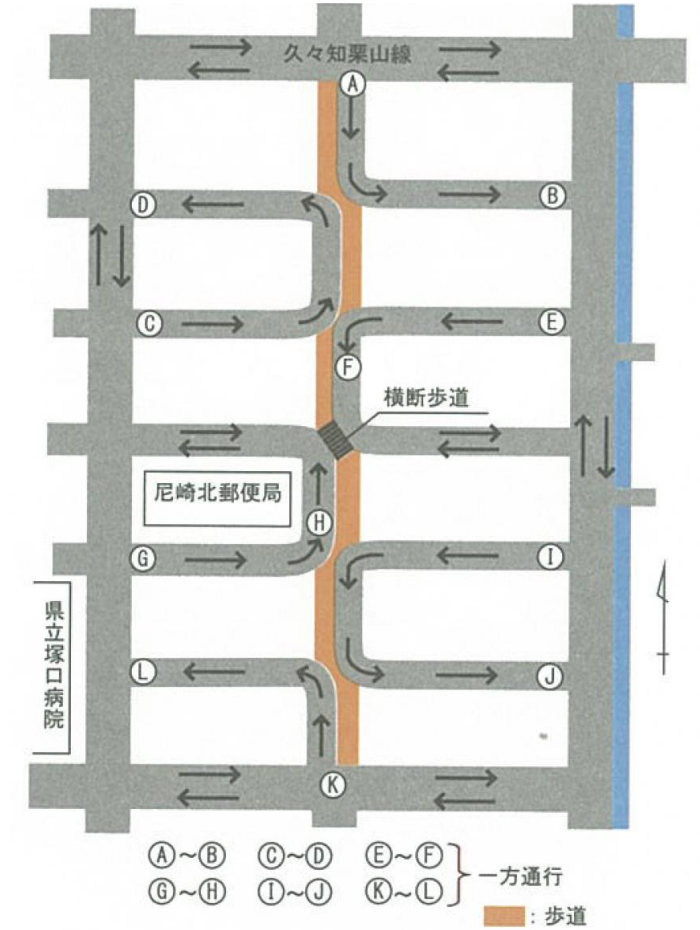


図 2.2.2.20 塚口地区の交差点遮断の状況  
(兵庫県尼崎市)

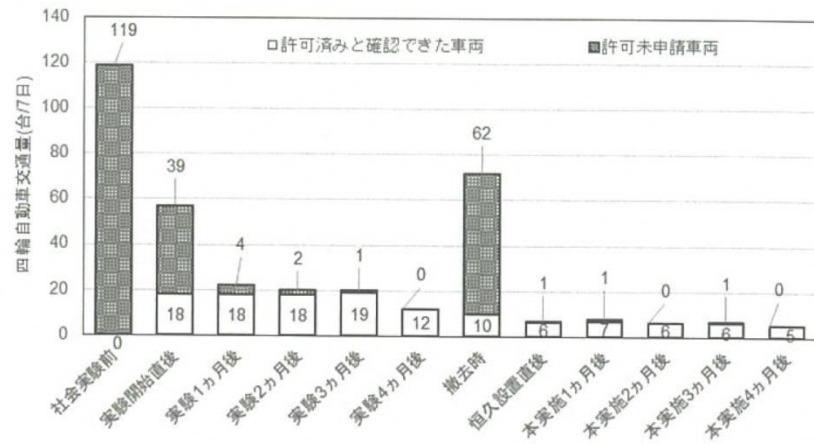


写真 2.2.2.38 遮断された南北道路の歩道整備  
(兵庫県尼崎市塚口地区)

## 5. ライジングボラード

### ■効果

通行禁止規制の時間帯に合わせてバリケードを設置している場所では、ライジングボラードに換えることで、バリケード設置の負担の軽減、運転者とのトラブル回避、またバリケードの移動や出し忘れなどにおける**違法通行の防止**が期待される。新潟市の事例では、ライジングボラードの設置によって、交通違反を犯して通行する車両の数は抑制されていると考えられる。（下図ライジングボラード設置前後の交通量の推移）



### ■ライジングボラードの上昇中の様子



下降している (中央)

上昇の作動中

上昇完了

### ■設置事例



中央の赤いボラードが昇降する。

写真 2.2.2.41 ライジングボラード (新潟県新潟市)

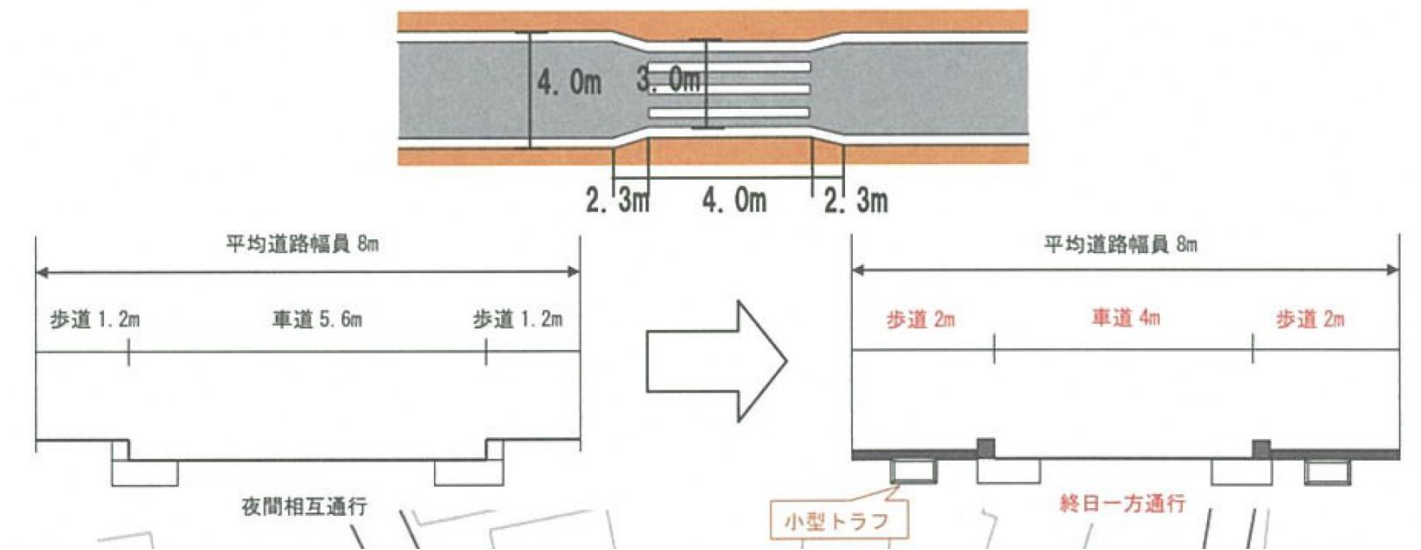


3本のボラードが昇降する。

写真 2.2.2.42 ライジングボラード (新潟県新潟市)

## 参考：交通規制と物理的デバイスの主な組み合わせ事例

### ■狭く＋一方通行規制 (文京区)



### ■シケイン＋一方通行規制 (埼玉県鴻巣市)



写真 2.3.2.2 植樹によるシケイン

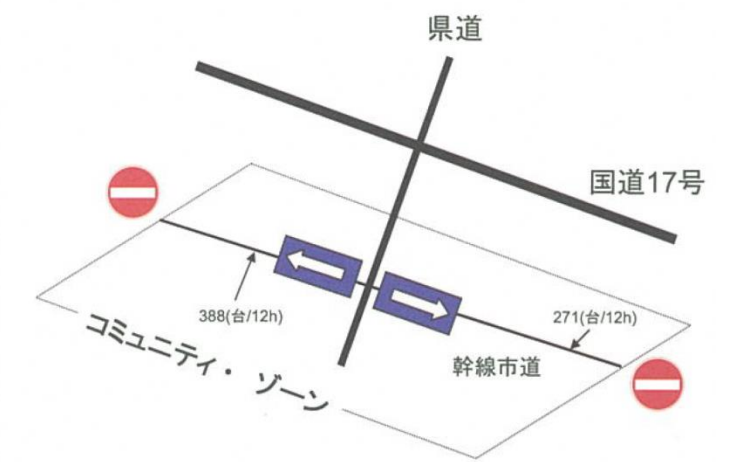


図 2.3.2.2 一方通行に変更