

「スピードバンプ」 (平成〇●年4月7日)

道路上に高さ10～20cm、走行方向に長さ1mほどの凸形の障害数個を置いて自動車の走行を減速させる構造物を「スピードバンプ」、「減速帯」、「ハンプ」などと呼んでおり、大型駐車場やスーパーの駐車場とか、住宅街の幅6m道路で時折見かける。以前はアスファルトそのものを二瘤ラクダのように盛り上げていたが、最近は突起部がゴム製のものが多い様だ。ヨーロッパの市街道路ではかなり普及しているらしいが、日本では賛否両論あって、今も否が勝っているようだ。しかし、スピードバンプ(以下SBと略)は欠陥・弊害も幾つか指摘されている上、ゆっくり通過後に遅れを取り戻すべく再加速するため、その効果は乏しいと言われている。

我家(の横を北行する住宅地内の市道は、近くのD工業工場やS社を含む工業団地に勤める従業員の通勤車の抜け道に使われていて、朝夕かなりの数の車が制限速度30Kmを少なくとも10～25Kmオーバーして走っている。この道路を横断する登下校の通学児童も少なくないことから、地域の交通防犯委員会が我家の近くにSBを今年度内設置の方向で検討しているようだ。騒音等の被害を受けることになる我家をはじめ道路に直面して居住する住民への説明や意見聴取をすることなく、多分碌な調査・検討もせずに「良いことだ」とばかりに気軽に話が進んでいるようで、甚だ心穏やかでない。そこで、自治会を通じて交通防犯委員会に次の様な要望書を認めて提出した次第だ。

町内会長 T 様
交通防犯委員 S 様

市道へのスピードバンプ設置について

3月19日開催の平成〇△年度町内会総会において、◇丁目の市道(薬局から小学校の通りへ出る道;以下、当該道路と略す)にスピードバンプを設置することについて、交通防犯委員会で平成〇●年度設置に向けてK市に要望を出すことを検討中であり、騒音に関しては3、4丁目の了解を得た、との説明がありました。

スピードバンプについては騒音(とくに夜間)を始めとして種々の欠陥・弊害が一般に広く認識・指摘されており、当該道路は我家の拙宅にも直面していることから、以下に記す2点の事項について町内役員会でご協議の上、我が丁目の意見として交通防犯委員会に伝達下さいますよう要望申し上げます。

1. 当該道路へのスピードバンプ設置については、3、4丁目だけでなく、我が丁目役員会および関係住民の了解も得ること。
2. 当該道路へのスピードバンプ設置検討に当たっては、交通防犯委員会は当該道路に面して居住する住民(設置予定場所近傍だけを対象としない)への説明会を適切な時期に開催し、それら住民の意見・要望を十分聞いた上で、設置の必要性の有無を決定すること。

ご多忙中お手数をお掛けし誠に恐縮ですが、何卒宜しく願い申し上げます。

以上

平成〇●年4月5日

◇丁目◎-◇ 0. S

5年ほど前に幹線道路から住宅地に入る入口の調整池とS銀行敷地の間を通る市道にテストケース（居住者がいない）として2枚のゴム製SBが設置された。此処は幹線道路から住宅街に向かう道路で、住宅とは少し離れているからテストをするのに適した場所として選ばれたのだ。今回はこのテスト期間もかなり過ぎたから、住宅街内部の通学路が横断する市道に本格的に設置しようとする関係住民への説明や意見も聞かずに急遽決めたことらしい。しかし、このテストの評価がどのように為されたのかが先ず問題である。多分、重大な問題も起こらず、事故も発生せず、減速の効果があったし、住民から苦情も出なかったと想像した、ということだろう。本当に「減速の効果があったのか?」。こちらとしては、減速効果、騒音、SBを設置したことでの通行量減少などのデータを見せて欲しいものだ。勿論、SB近辺での減速はデータがなくとも想像できるが、問題はその後のスピードアップの抑制と速度順守である。SBを過ぎると直ぐT字路や診療ビルの串刺し駐車場や薬局の駐車場があって、SB通過直後のスピードアップは元々難しい状況であるから、評価は難しいだろう。いずれにしても、テストとは名ばかりで、交通防犯委員会では確な調査・評価もせずに、通学児童の安全を守るスクールガードなどの声に押され「通学路の安全確保」を大義名分にして住宅街内部の市道へのSB設置を進めているように思われる。

SBの利点は、SB近辺では減速効果がある、暴走行為をなくせる、「スピード落とせ」などの標識の林立を減らせる、交通取締りや見張りを減らせる、等である。

一方、欠点は、①減速効果が乏しいことである。確かにSB付近での減速はあるが、減速の遅れをSB通過後に取り戻すためにエンジンを吹かして加速する弊害がある。効果を顕著に上げるには、例えば50～100mおきにSBを複数設けることであるが、その分反対も多いことだろう。②エンジンを吹かすために排気ガス増や吹かし音が発生する。③SB通過前後の騒音・振動（タイヤ・車体・荷台の音、直前ブレーキ音、振動、エンジン吹かし音、ギア切換え音）がある。とくに30Km以上の速度で進入した場合やトラックの場合の衝撃音・荷台音は大きく、積荷を傷めることもあると言われている。また、夜中や早朝の静穏な就寝時間帯の騒音は余計気になるものだし、車が一律な速度で走った場合の通過音は大して気にならないものだが、SB前後の不規則な音は相当気になるだろう。更に、住宅街道路は住宅に両側を囲まれたU字形で、騒音が籠ってよく反響するだろう。とくに拙宅の前にはコンクリート面の地面・壁が広くある商業施設があるから、SB通過音はかなり反響する筈だ。振動については道路が比較的確りしているので問題はないだろう。④SBを回避して少々迂回しても他の道を通るようになるから、事故の危険性が拡散する。⑤健康への障害がある。妊婦（運転手、同乗者）に流産の危険性があり、また、S

Bの衝撃で背骨を傷めるリスクがあると指摘されている。排気ガスによる弊害もあり得るだろう。⑥自転車や原付二輪車のように衝撃緩衝装置のない車両の場合、衝撃が大きく、転倒の危険性（雨の日などとくに）が大きい。また、二輪車はバンプの凸凹を避けて通るケースも多く、この場合、側溝の蓋のガタつき騒音が響くのも困ったことである。また、高齢歩行者がS Bに躓いて転倒するケースもあるとか。⑦車高の低い自動車ではS Bの衝撃や上下動で底を擦ることがある。⑥や⑦のような場合の補償は自治会側が負担するのか、市側が負担するのか、明確にしておく必要がある。⑧自動運転制御装置搭載車ではS Bを検知しにくいものもあるらしく、今後問題になりそうだ。なお、最近の情報では、ゴム製のS Bは理由は不明だが衰退の方向らしい。

ところで、減速効果を期待できる道路構築物にはS B以外にどのようなものがあるのだろうか。交通防犯委員会はこれらについても調査し、評価して貰いたいものだ。①住民以外の通行車に対する通勤・通学・退勤時間帯の道路通行制限。これには、専任のボランティアの配置や公安委員会等の許可も必要で、少々ハードルが高そうだ。②通行車のドライバーにビラなどを配って直接呼びかける。これは効果が甚だ乏しいだろう。③近隣の工業団地にある企業に、従業員の車通勤に住宅内道路を使わないよう通達して貰う。これは数カ月単位の一時的過ぎに過ぎないだろうから、1年数回実施する必要がある。④オービス（自動速度違反取締カメラ）、速度表示電光板（DSDS）の設置。これらは高価そうで、維持も大変そうだ。時折「見せしめ検挙」があれば、速度違反者への効果は上がるだろう。⑤クネクネ車道（コミュニティー車道）の設置。これは車道のラインを蛇行して描き、車の蛇行走行を誘導することによって減速させるもので、ネット調査ではかなりの効果が期待できるとのことである。⑥スピードセーブ工法（進行方向に向かって道路上に波長5cmほどの正弦波状の凹凸を付ける）は、時速30Km以上で走る車に不快音と振動が発生するもので、これを適当な間隔で複数設置すると効果はかなりあるとのことだ。最近の流行りであるそう。⑦以前の地区自治会の実地調査（筆者も参加）では、地区住民も30Kmの制限速度を守らない者が多数派で、地区内の啓蒙も重要である。⑧最後に、視覚ハンプと呼ばれるものがある。生活道路などの路面に、幾何学的な模様を描き、視覚マジックとも言える効果によってクルマにスピードダウンを促すものだ。初回は効果が多少あるかも知れないが、2回目からは慣れてしまって効果に乏しい。結局、これらの方法の中でS Bは設置後の手間は要らないが、付近住民に最も迷惑を掛け続ける方法であることが分かる。

上記の要望書通りに交通防犯委員会の説明会が開催された場合、真っ先に聞きたいのは、

- 1) 設置に向かうようになった経緯。
- 2) テストで設置したS Bを科学的なデータで評価したのか。
- 3) S Bの一般的な利害損失、欠陥・弊害を調査したのか。
- 4) 他地域の既設箇所での調査・聞き取りをどれくらいしたのか。
- 5) S B以外に適切な方法はないのか。
- 6) 設置後に振動・騒音などの被害が大きいと分かった場合、直ぐ撤去は可能か。

である。

S B設置予定場所は我家の前の不動産会社が所有する商業施設（リフォーム屋さん、学習塾、ピアノ教室、パン屋、美容室などが入っている）の東側を走る市道で、その市道に面して串刺し状の月極め契約者や商業施設利用者のための駐車スペースが並んでいる。そのため車や人の出入りが激しく、夜遅くまで騒がしいこともある。その上にS Bまで作られると誠に迷惑な話である。

さて、どうなることやら。不謹慎かも知れないが、交通防犯委員会との議論が多少楽しみでもある。