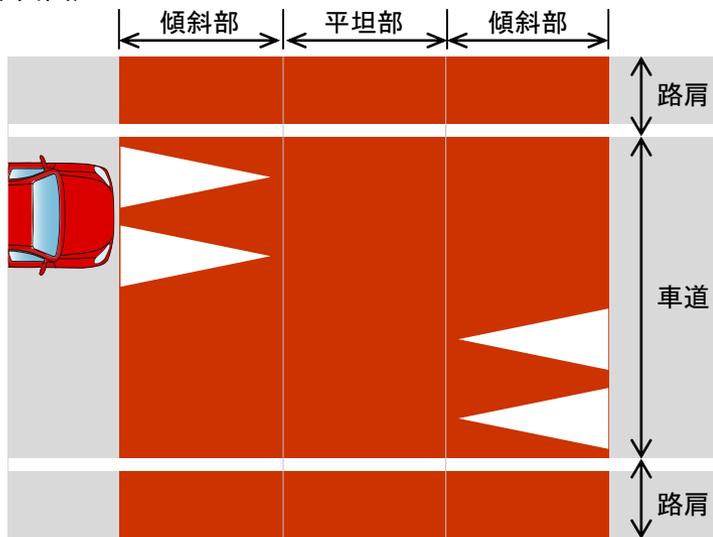


# 凸部(ハンプ)標準形状の施工に関する注意事項

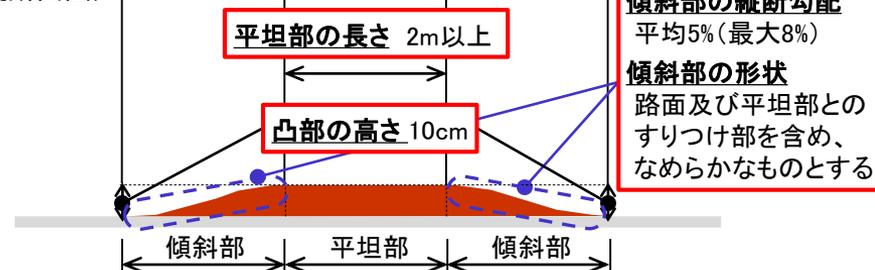
凸部(ハンプ)の効果(走行速度の低減)を十分に発現させるためには、適切な形状で施工することが必要です。

## ＜標準形状＞

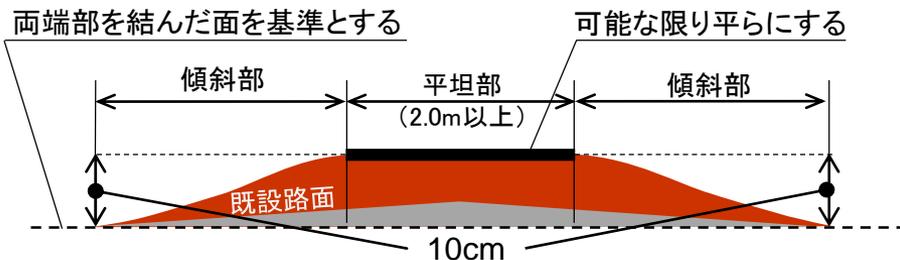
(平面図)



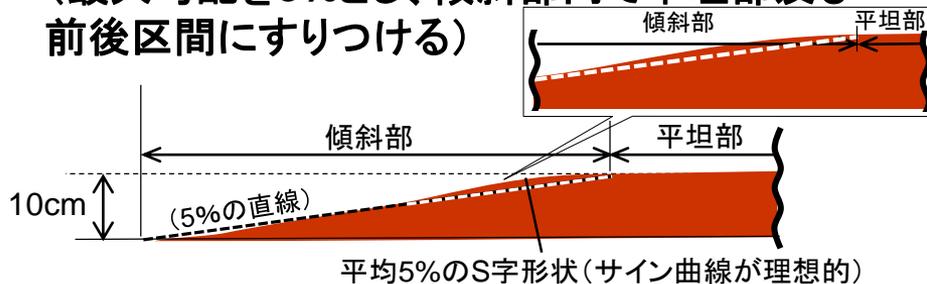
(縦断面図)



①既設路面が平坦でない(勾配が変化する)場合にも、平坦部は、可能な限り平らにする

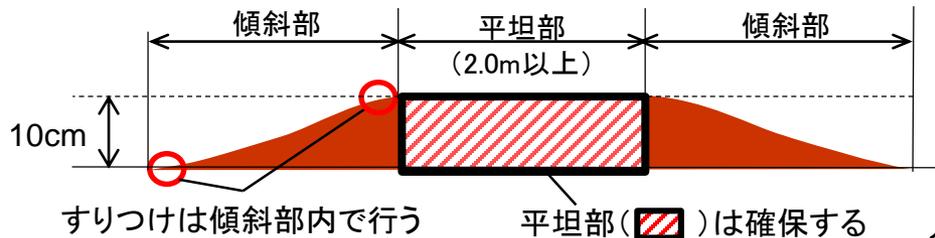


②傾斜部は、勾配を一定ではなくS字にする(最大勾配を8%とし、傾斜部内で平坦部及び前後区間にすりつける)



※勾配が変化することで、速度が超過している場合に自動車の乗員に不快感を与えるとともに、前後区間と平坦部をなめらかにすりつけることで、騒音・振動の発生を軽減する

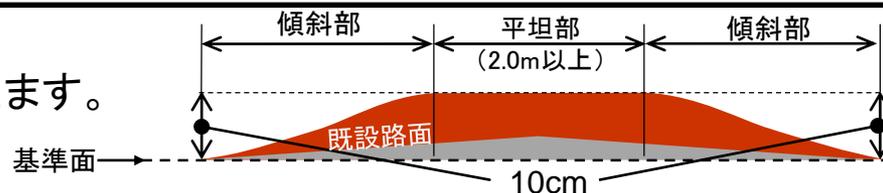
③前後区間と平坦部の高低差は10cmを確保し、すりつけは傾斜部内で行う



# 凸部(ハンプ)標準形状に関するQ&A

Q1: 高さ10cmの基準面はどこですか？

A1: 前後区間の凸部の端部を結んだ面を基準面と考えます。



Q2: 斜めに交差している交差点を凸部とする場合、傾斜部はどこにすればよいですか？

A2: 進行方向に対し真っ直ぐに設置するものとします。傾斜部はどの位置でも平均5%を保つことが望ましいです。

Q3: 交差点で接続する道路の高さが違う場合、凸部をどのように設計すればよいですか？

A3: 速度を落としたい方向に前後区間と平坦部の高低差が10cmとなるようなハンプとします。

それ以外の方向については、現地の状況にもよりますが、平均勾配5% (最大勾配8%以下) となるようにすりつけることが望ましいです。

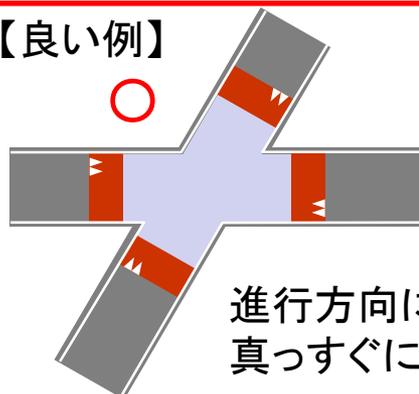
Q4: 平坦部の長さは必ず2.0m以上必要でしょうか？

A4: 平坦部を短くすると高速で走行する車や大型車が通行する際の騒音・振動が大きくなるおそれが高まるため、2.0m以上とすることが望ましいですが、現地の状況によって短くすることも考えられます。

Q5: 凸部の色は決められているのでしょうか？

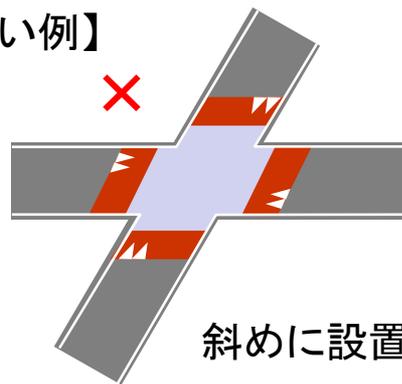
A5: 決まりはありません。効果や景観等に配慮しつつ、関係機関及び地域で調整して決めて下さい。

Q2の例 【良い例】

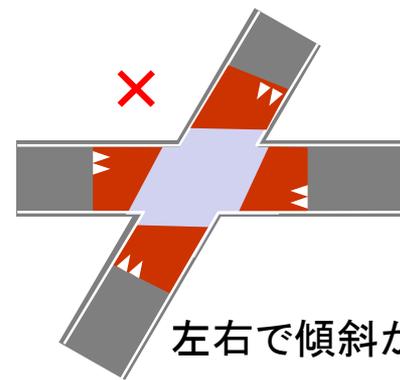


進行方向に対し  
真っ直ぐに設置

【悪い例】



斜めに設置



左右で傾斜が違う