

0027



土木研究所資料

第 794 号

道路標識の現状

昭和 48 年 3 月

石 井 一 郎

まえがき

道路標識については自動車交通の発達に相応してかなり設置されてきており、標識の種類や表示方法も数回の道路標識令の改訂により追加されたり、変化したりしてきている。

ここでは各種の標識、特に案内標識を中心にしてその実情を写真集として取りまとめ若干のコメントを付してみた。

本来、道路利用者にはある一定のフォームで情報を与えるのが誤りが少ないし、また理解しやすいという観点から、道路標識は全国的に統一された基準により設置するようになっているが、かりにその地点特有の理由で多少修正する必要がある場合には、科学的に充分な裏付けを得てから行なうべきであることは明白である。ここに取り上げた例としては、道路標識令のサンプル通りではないもの、あるいは道路標識令の応用としての標識の組合せ方法などで、一考に値するものやあまり感心しない道路標識の実例をならべてみた。

第1章「参考となる道路標識のデザイン」では、必ずしも良い例という意味ではなく、考え方の1つのヒントを提供するものという意味で取りまとめた。中には、歴史的な価値のあるもの、あるいは観光地等における案内施設など、もとより道路標識令によらない施設もある。

第2章「感心しない道路標識の実例」では、デザイン、表示内容、設置位置、あるいは管理状況など標識の全般にわたって感心しない例を挙げている。最近はそうではないが、従来道路標識は道路の付属物の中でも比較的軽視されていることは否めない事実であり、感心しない実施例は枚挙にいとまがないほどである。最近の交通量の増大あるいは域外交通の増加などの傾向から、道路標識の道路利用者へのサービスあるいは交通安全の観点からの道路標識の重要度は増々大きくなるといわねばならない。これらの写真が、1つの道路管理者の反省材料になり得れば幸いである。

第3章には「道路標識の構造と設置の方法」、第4章には「道路標識の災害」と題してまとめた。

今回のこの資料では、個人的な感想という段階に止まっているが、今後土木研究所で実施する各種の道路標識に関する実験あるいは現場での走行試験等を通して、より科学的なものに高めていく考えである。

1. 参考となる道路標識のデザイン



写真1-1

石柱の案内標識，街道時代，つまり徳川時代の案内標識である。

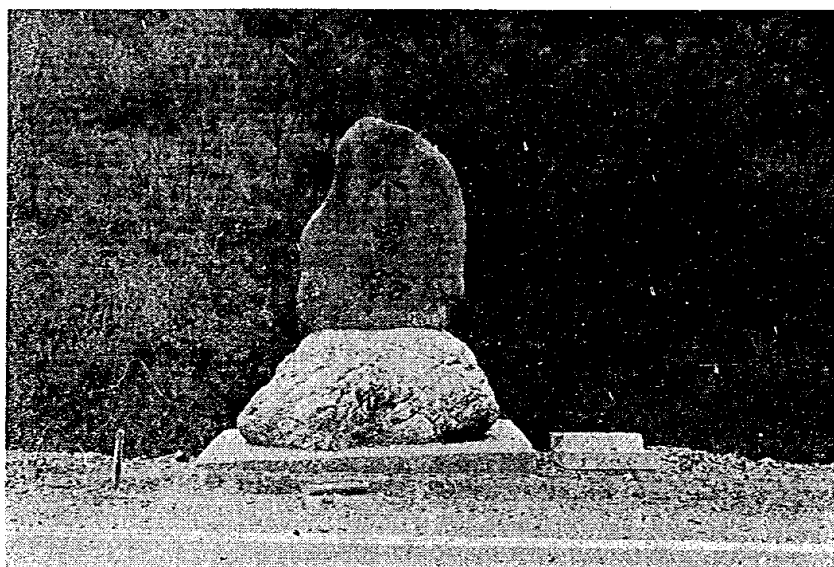


写真1-2

石に刻まれた案内標識(?)

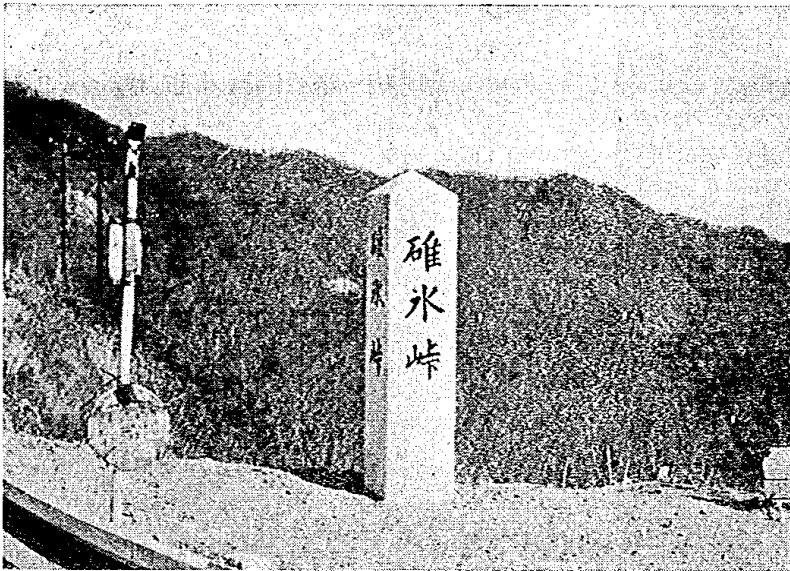


写真1-3

著名地点の観光用案内標識、この方が道路標識令には無いが判り易い。



写真1-4

峠の案内標識、県境であると共に市町村界でもある。ただしこの写真のものは道路標識令には無い。



写真1-5

前の写真の案内標識と、道路の反対側に一対になって建てられているもの。山間部の交通量の少ない峠ではこのような案内標識も良く目立つものである。



写真1-6

これも道路標識令には無い著名地点の案内標識だが、良く目立つ。ただし人家が周囲にあっては目立たなくなる。



写真1-7

これは道路標識令には無いけれども、面白い案内標識である。ただし道路管理者が建てたものではない。なお人家がそばにあるので目立ちにくいという欠点がある。

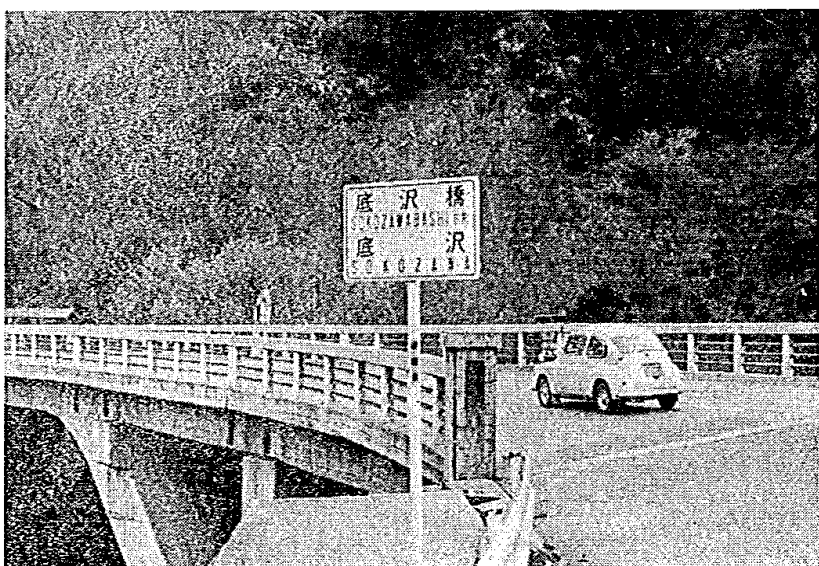


写真1-8

橋の親柱には橋名、河の名称、架設年月日が刻り込まれているが、自動車からは目えにくい。親柱のものは道路管理者と歩行者のためのものである。そこでドライバーのために写真のような案内標識を設ける。橋名と、河の名称である。ドライバーは道路地図と合せて現在地点を確認することができる。



写真1-9

橋のたもとの親柱には橋の名や、河の名や、架設年月日が刻ざまれている。架設年月日はどうしてもよいが、橋の名と川の名だけはドライバーが知りたいが、親柱だと自動車を下りて見なければ判らない。そこで河の名を標示した案内標識が必要となってくる。



写真1-10

絵で説明しているような〔108-A〕型案内標識。

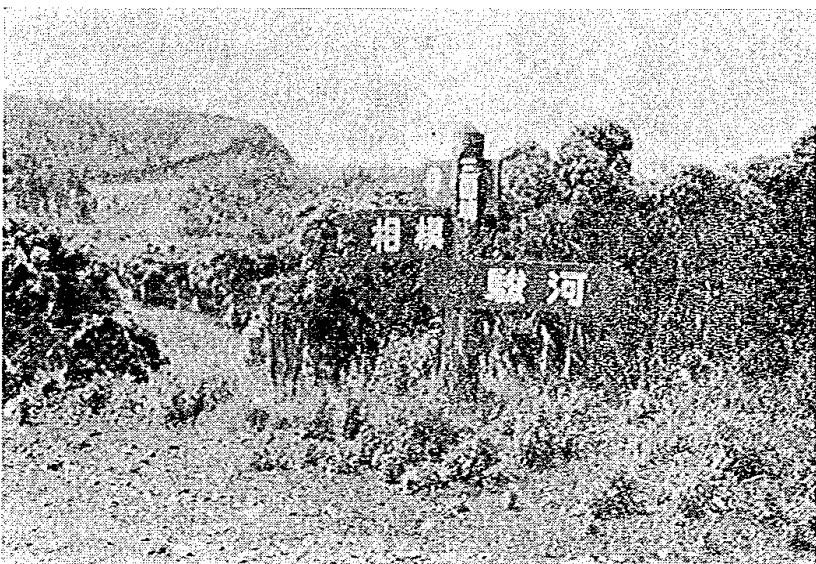


写真1-11

このような案内標識は道路標識令には無い。しかし、どちらが伊豆だとか駿河の国だとかを案内するのにこの写真のようなアイディアは観光地としては廻りの風景にマッチして立派である。観光地など特殊な場合、何も道路標識令通り設置することも無いと云える。

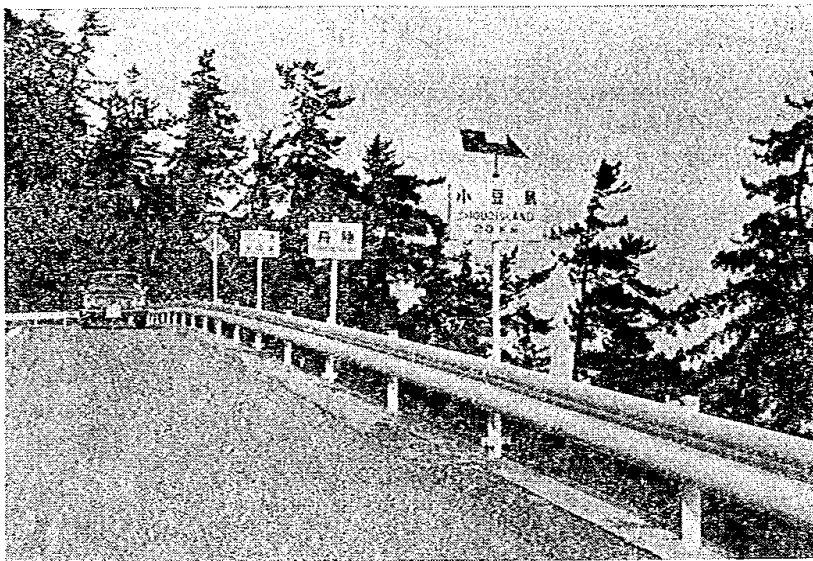


写真 1-12

著名地点の案内標識の上に矢印を別につけている。よいアイディアとも云える。



写真 1-13

路側にこんな標識がよく樹てられている。その方向に見える有名な山の案内である。標識令には無いが、ドライバーの目を楽しませるし、良いアイディアである。



写真 1-14

標識板はすべてテーパーポールとか門柱とかの支持金物によって支持されるとは限らない。風景の良い山間部では支持金物を設けたのでは景色が台無しになることが多い。そこで写真のように枯木を利用して標識板を取り付けるのも一案である。



写真1-15

急カーブの多い勾配区間では事故も多い。それで写真のような標識でドライバーに注意を喚起している場合がある。



写真1-16

道路工事のため通行止にした場合、廻り道を設けなければならない。廻り道には写真のような親切に番号をつけて案内標識を設置する必要がある。



写真1-17

この旧 105-B型案内標識の標示の仕方も面白い。自分の来た道も教えてくれる。



写真 1-18

118型のルート番号と101型の市町村名とを、そして114型で主要地点名を標示した3枚の道路標識をまとめて路側柱方式で建てたもの。このようにして道路毎に一貫して同じ方針で道路標識を建てれば良いが、場所毎に設置する方針を変えれば、迷惑するのはドライバーである。

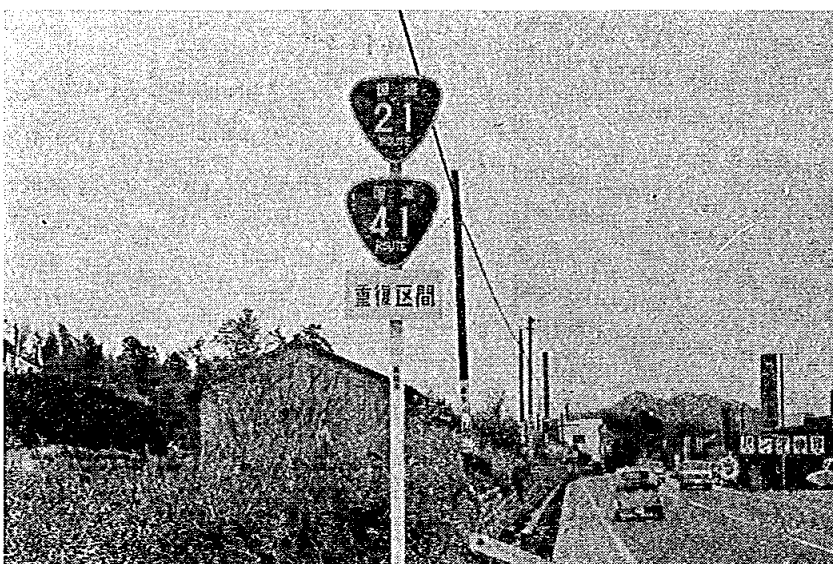


写真 1-19

国道もある区間重複することがある。普通番号の若い方しか標示しないが、写真のように2つの標示する方が親切な場合もある。

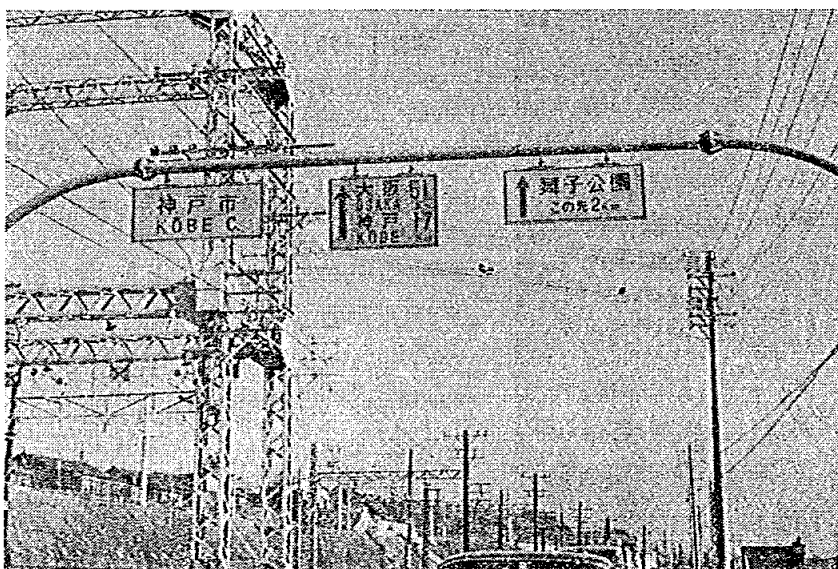


写真 1-20

市町村界にオーバーヘッド方式にて案内標識を集めたもの。左側が「101」市町村、中央が「106-A」方面及び距離、右側が著名地点。そして両面が使用されているので、標識板の反対側も案内標識となっている。



写真1-21

カーブの半径を示し、起点から何番目のカーブであるかを示している標識。



写真1-22

雪や雨のときすべり易いという警戒標識。ただし雪の絵と、雨の絵は新旧標識令には無い珍しいアイデアである。

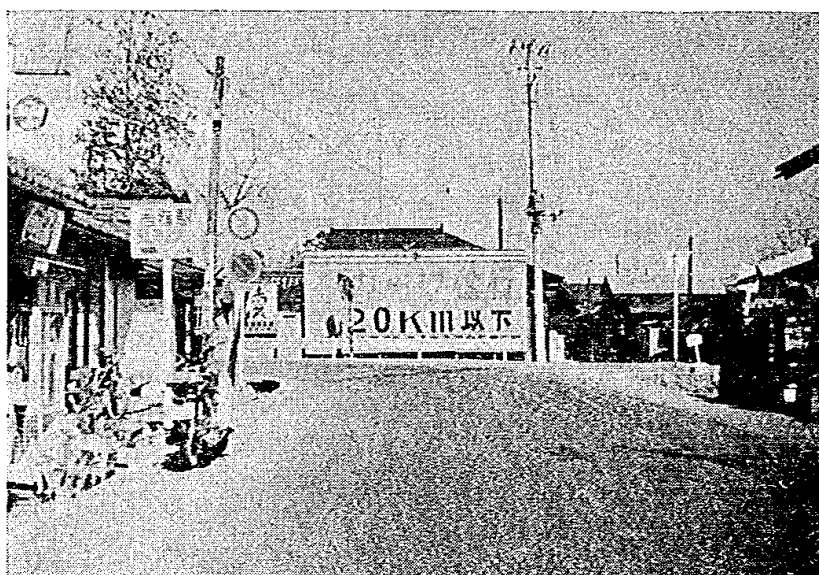


写真1-23

急カーブの地点にはカーブの警戒標識だけではなく真正面に写真のような看板を設けると更に良い。

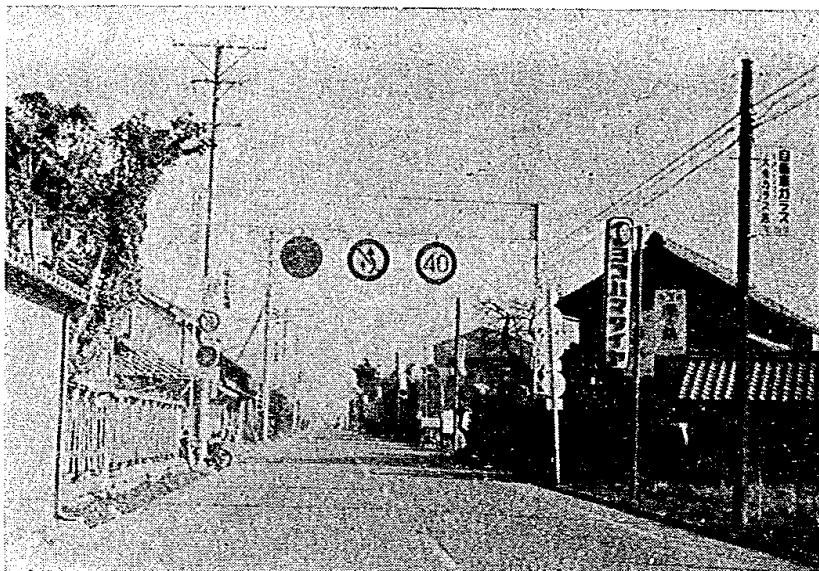


写真1—24

市街地では規制標識も写真のようにオーバーヘッド方式が望ましい。



写真1—25

旧 105—B 型案内標識と 118 型の国道番号と 511 型の方向の補助板を合わせたもの。新標識令ではかかる場合、〔108 の 3〕型式を用いることとなっている。



写真1—26

著名地点の案内標識。これは標識令には無いが、矢印と山の形をうまく取り入れているところがミソ。

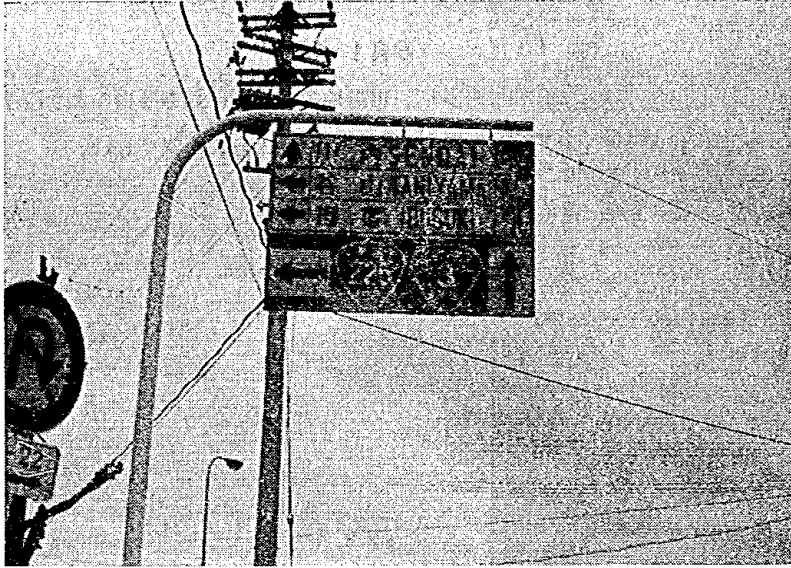


写真 1-27

105-A 型の方向方面及び距離の案内標識と、118型の国道番号と、511型の方向を示す補助板の3つを1つにまとめた珍しい案内標識。

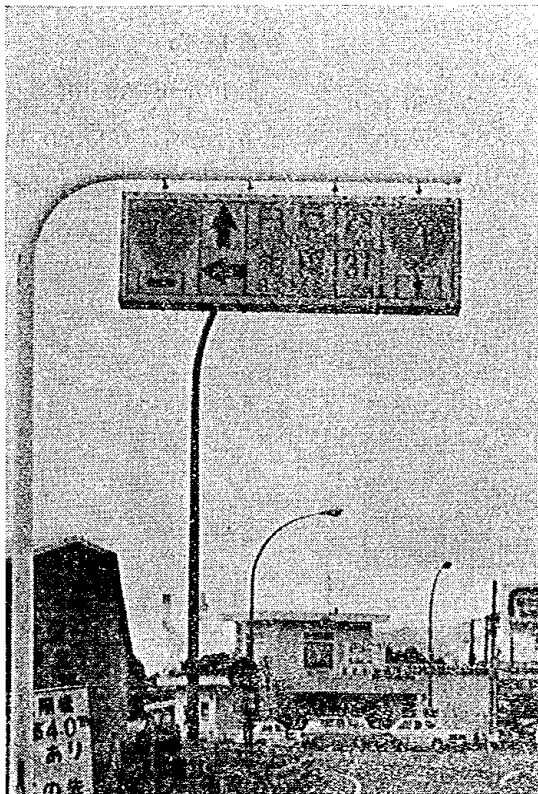


写真 1-28

これも珍しい、105-B 型案内標識（旧標識令）と 118 型の国道番号と、511 型の方向を 1 枚の標識板にまとめたもの。



写真 1-29

路側に路側柱方式にて108型の変型した大きな案内標識板が建っているが、そのバックに大きな広告看板があって、折角の大きな案内標識板も多少かすんでしまったのは残念である。



写真 1-30

オーバーヘッドの門柱をかたちどった案内標識。勿論道路管理者が設置したものではなく、地元の観光協会が設けたものであり、標識令には無いが、ドライバーには実によく分る。

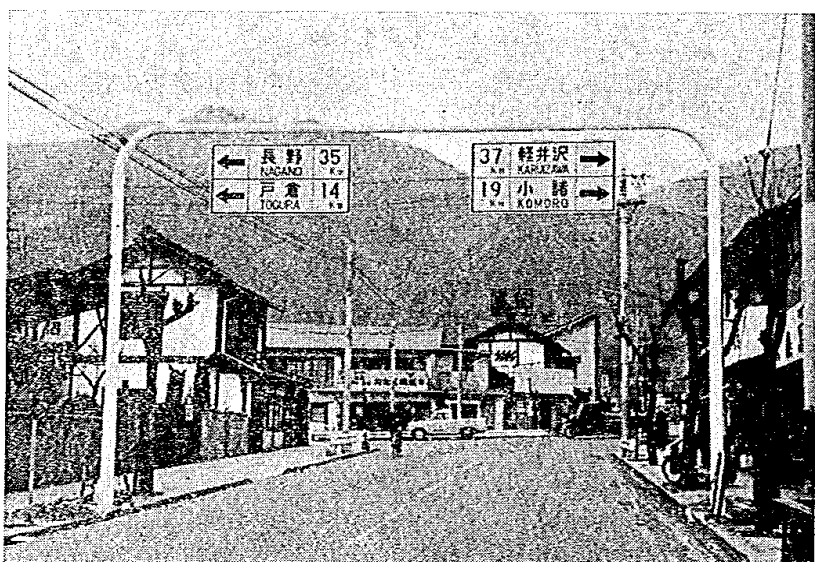


写真 1-31

T字路交差点の手前にて旧105-B型標識板を用いて2方向を指示したもの。オーバーヘッド方式であるが、アーチ式のテーパーポールを用いている。

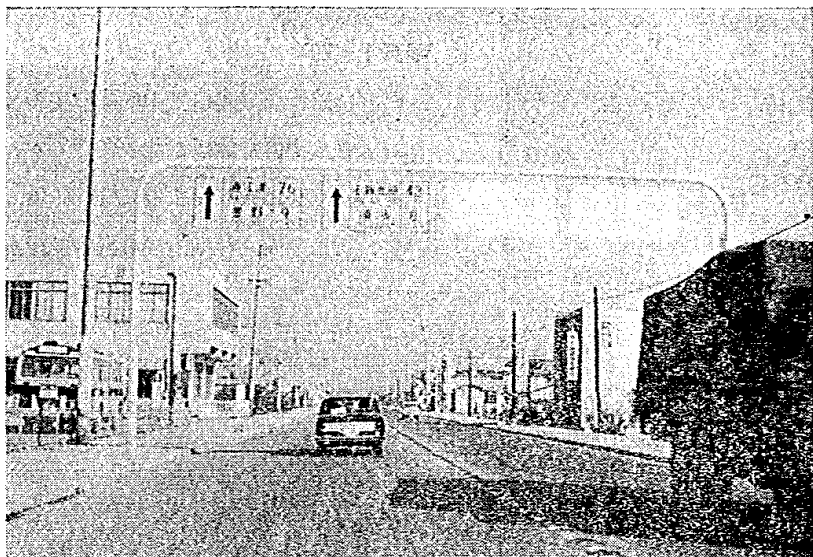


写真1—32

アーチ式のテーパーポールにより懸垂された案内標識。反対車線も同じテーパーポールにより懸垂されている。なお、この標識板はハニカム板を使用しているの裏がきれいである。



写真1—33

105—B型案内標識板に118型ルート番号まで入れたもの。

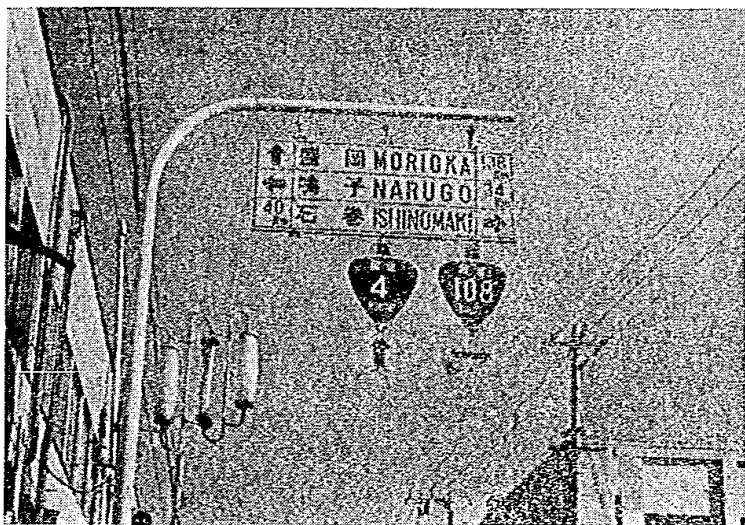


写真1—34

旧105—A型案内標識板の下にルート番号を懸垂したもの。新標識令ではかかる場合〔108の3〕型式を使用することとなっている。



写真1—35

アーチ式のテーパーポールにて両面使用のハニカム板を懸垂したオーバーヘッド方式の案内標識。新標識令ではかかる場合〔108の3〕型式を用いることとなっている。



写真1—36

旧105—B型案内標識を变形し、118型の国道番号を入れたもの。



写真1—37

全く新しいアイディアに基づく案内標識。旧標識令にも新標識令にも無いが、よく判る。強いて言えば新標識令の〔118の3〕の地を白くしたものと云えよう。

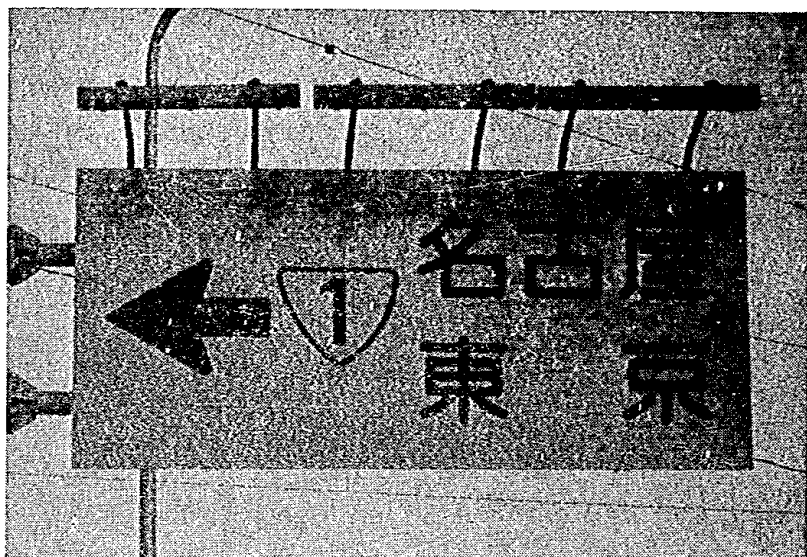


写真1-38

この案内標識は標識令には無いがよく分る。



写真1-39

これは旧標識令にも新標識令にもないが、よく判る。新標識令で云えば〔118の3〕の地を白地にしたものと云える。



写真1-40

道路管理者が設けた観光用ともいうべき案内標識。方面及び距離を入れているが、標識令にはこのようなデザインのものはない。しかし、このくらいのアイディアは許されても良からう。



写真1-41

前の写真の標識の裏に設けられたもの。



写真1-42

〔114-A〕の著名地点の案内標識であるが、観光目的をも取り入れてデザインされたものである。



写真1-43

上り急勾配の場合に、トラックなどは馬力の関係から速度が遅くなる。そうになると片側1車線だと、これが後の車を引張って追越しが出来ない場合が多い。それで交通客量が落ちるので、ある一定以上の急勾配の場合、登坂車線を設けることが多いが、この写真がそれを示す案内標識である。ただし、新標識令にも無い。

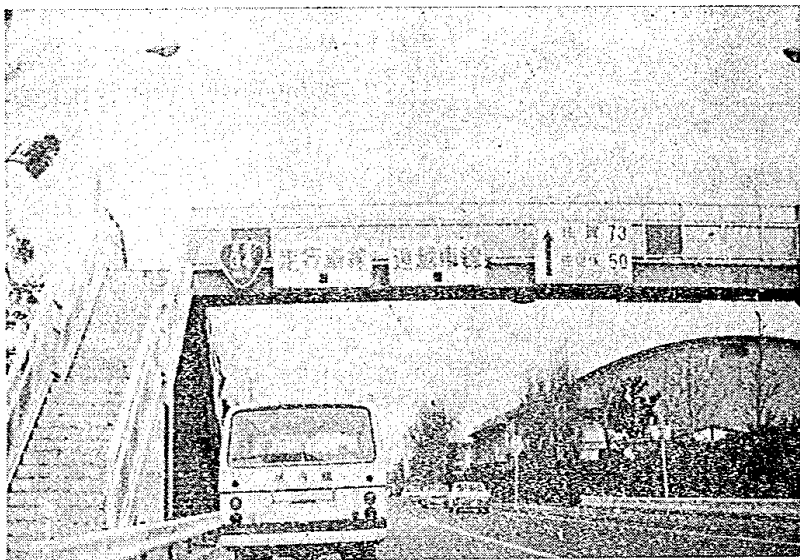


写真 1-44

一般道路で走行車線と追越車線を標示した例は少ない。片側2車線ある場合、単路部では左側が走行車線、右側が追越車線となる。しかし交差点の手前になると左側が左折及び直進車線、右側が右折及び直進車線となって、単路部と運用が異なる。それで、写真のような標識を設けることは必要であろう。ただしかかる走行車線、追越車線を標示する標識は新標識令にも無い。



写真 1-45

標高を示したもの。標識令には無い。しかしドライバーには親切である。



写真 1-46

峠などでカーブが連続している場合が多い。このような場合に起点からカーブに順番に番号をつけてドライバーの便をはかっている。そしてそのカーブの半径をも、その下に示している。勿論標識令には無い。更にその下に〔510〕の注意事項の補助板を付加している。



写真1-47

ルート番号の標識板の下補助板に市町村名を入れたもの。つまりルート番号の118型と市町村名の101型を合せて1本の支柱に添加したもの。



写真1-48

ルート番号とフェリーの案内標識を1つにしたもの。



写真1-49

〔108の3〕方面、方向及び距離。新標識令で新しく加わったものである。



写真 1—50

方向の地名は白地とし、矢印はブルー地としたもの。これは珍しい。



写真 1—51

国道が重用になっている区間がある。そのとき、写真のような案内標識の例がある。新標識令による〔108の3〕であるが、ルート番号まで標識板内に納めると、ゴチャゴチャするので、ルート番号を外に出したもの。



写真 1—52

〔108—A〕方面及び方向の予告。

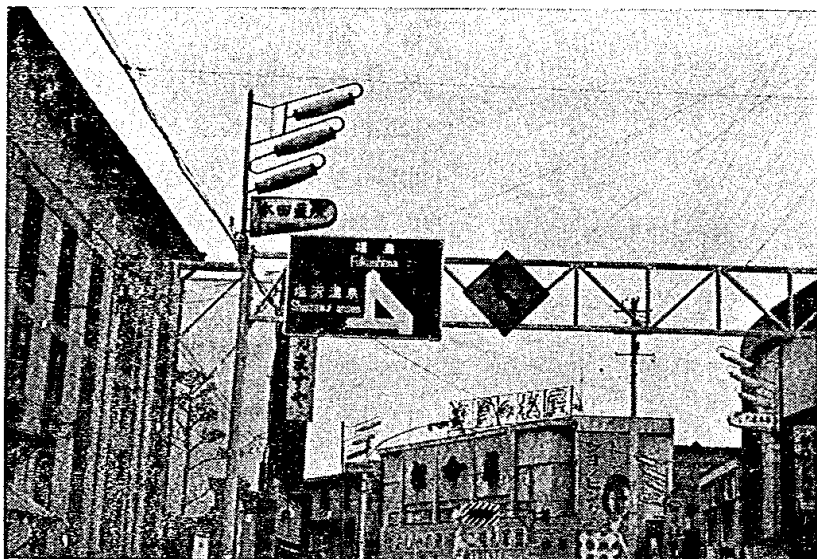


写真1-53

人家連担の市街地、しかも2車線の狭幅員の国道で廻りが商店街であるような場合には、商店の広告看板で道路標識が見えにくい。それでどうしてもオーバーヘッド方式にせざるを得ない。写真は門柱式にて案内標識の横に警戒標識を並べたもの。



写真1-54

同様にアーチ式のテーパーポールに懸垂して案内標識を市街地の中に建てたもの。



写真1-55

横断歩道橋にルート番号と、方向方面の案内標識の大きいものを添加したもの。



写真 1—56

横断歩道橋に添加されている1方向1標識板の案内標識。主要交差点の手前にはこれくらいの案内標識が欲しいものである。若し横断歩道橋が無くとも門柱を建ててオーバーヘッド方式により設置すべきである。



写真 1—57

新標識令に元づく108型案内標識。ルート番号が地名の左肩についているのが新しいアイディア。



写真 1—58

これは新標識令の105—B型案内標識であるが、ルート番号が入っているのが新しいアイディア。



写真 1—59

新しい標識令により、一般道路の案内標識は地が白色からブルー地に変わった。早速書き換えられた案内標識。



写真 1—60

新しい標識令に元づく 105—B 型案内標識。

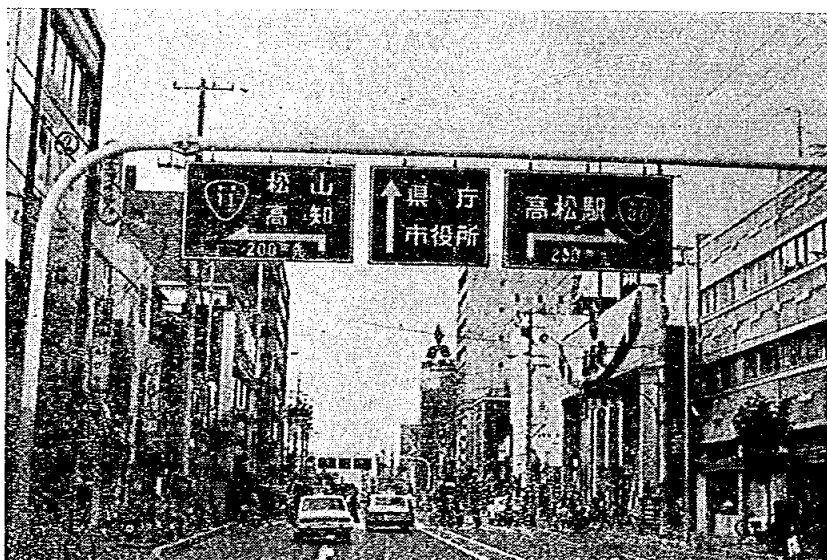


写真 1—61

新標識令による 108—B 予告案内標識
1 方向 1 標識板。



写真1-62

新標識令による108の2-B案内標識。1方向1標識板。



写真1-63

1方向1標識板の実例。



写真1-64

〔108の2-B〕方面および方向。
1方向1標識板を用いた新標識令によるものである。



写真1-65

車線標示の誘導のための案内標識。交差点の手前200ないし500mぐらいの所で、予告標識を兼ねて設けられている。

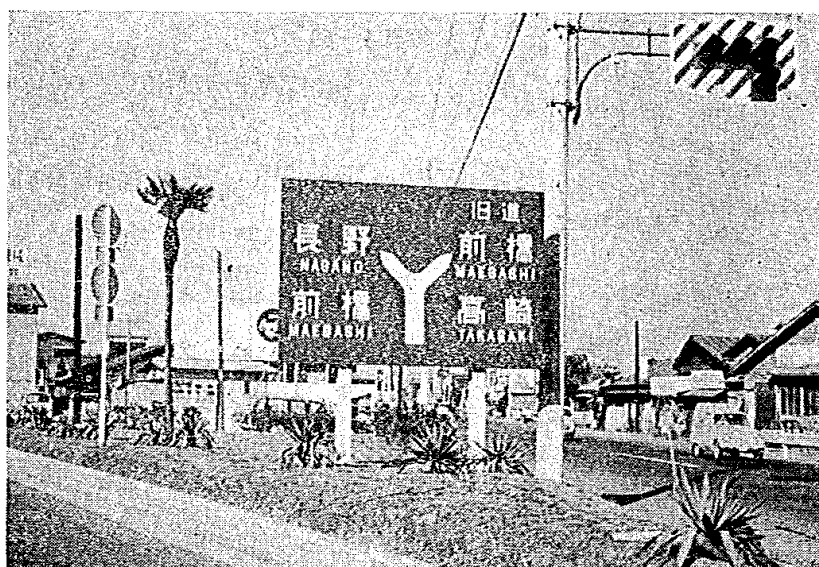


写真1-66

Y字型交差点の正面に設けられた108型案内標識。

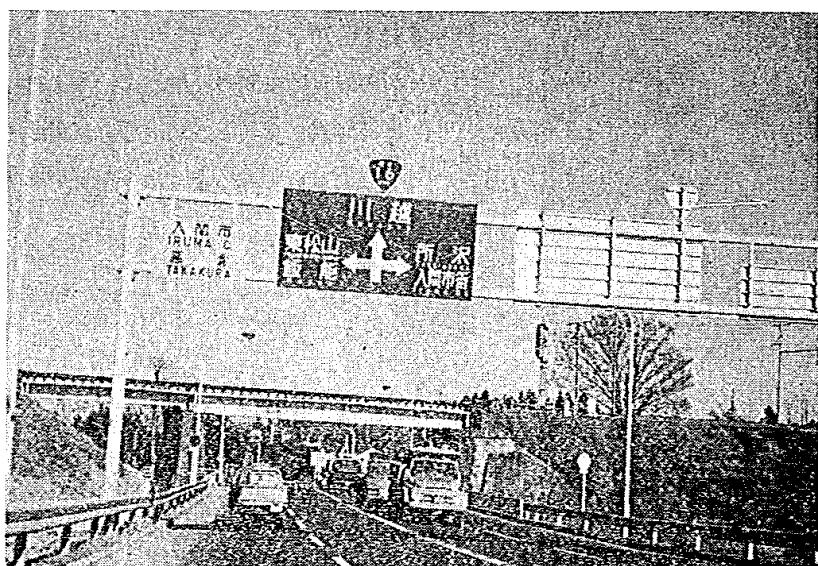


写真1-67

新標識令〔108の3〕，ただしルート番号を標識板内に納めず，外に出している。これは標識板内に納めると，ゴチャゴチャするためである。なお，この案内標識は新標識令が決まる前に設けられたものである。

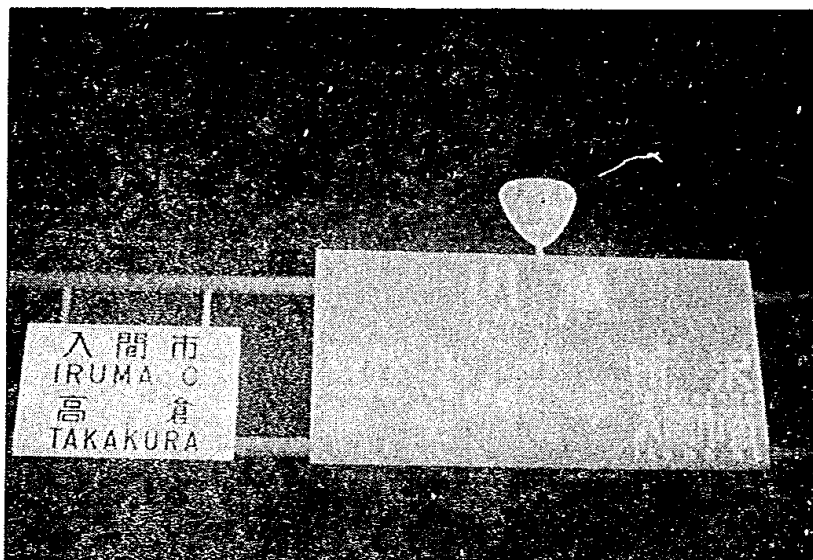


写真1-68

前者の夜間における全面反射。



写真1-69

この道路標識板も反射性シートを使用しているが、文字は反射しても、地の方は反射しない。これは部分反射と呼ばれる。

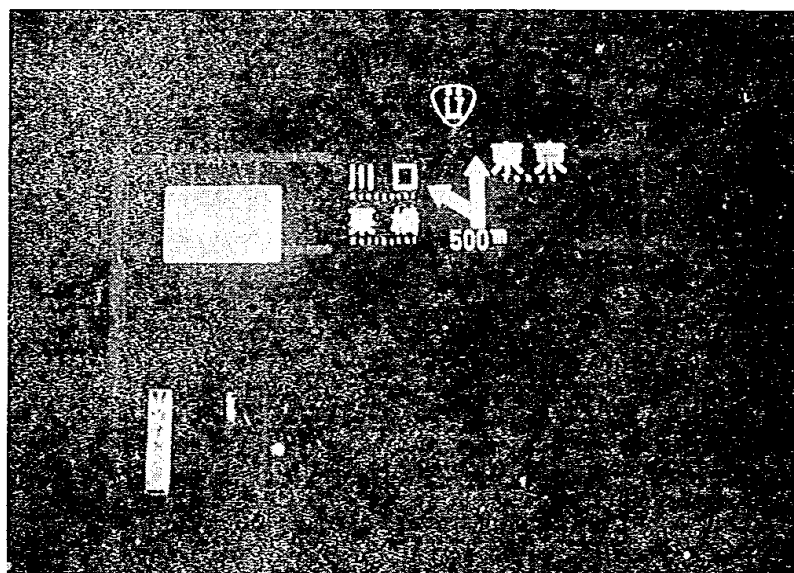


写真1-70

前の写真の夜間の反射しているもの。この写真で見ると、部分反射よりも別の写真でみるように全面反射の方が望ましい。

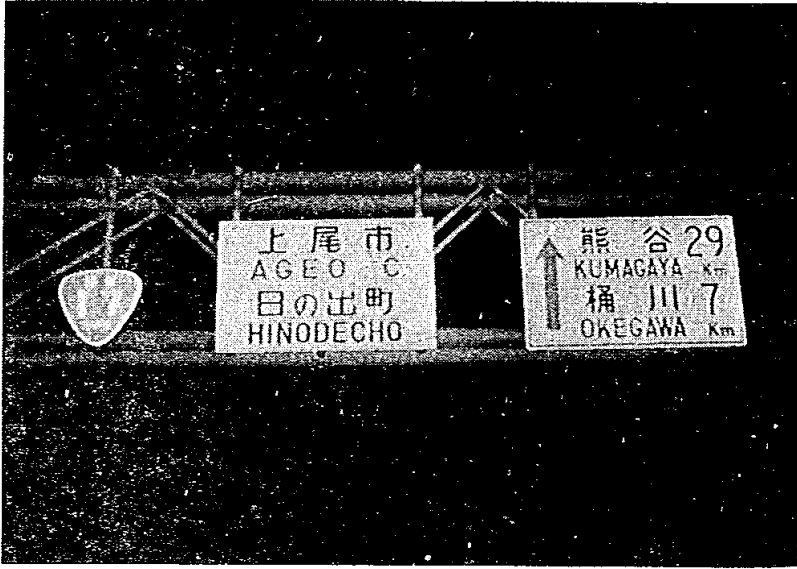


写真1-71

白地の標識板の場合，勿論全面反射となる。



写真1-72

この道路標識板は全面反射と呼ばれるもので，全面に反射性シートを用いているものである。文字も地も夜間，自動車のヘッドライトの光で反射する。

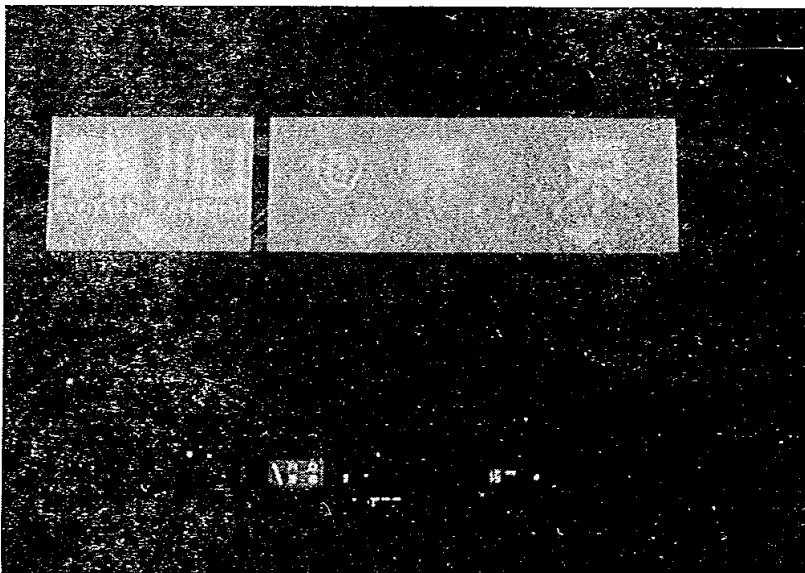


写真1-73

前の写真の夜間の反射しているもの。

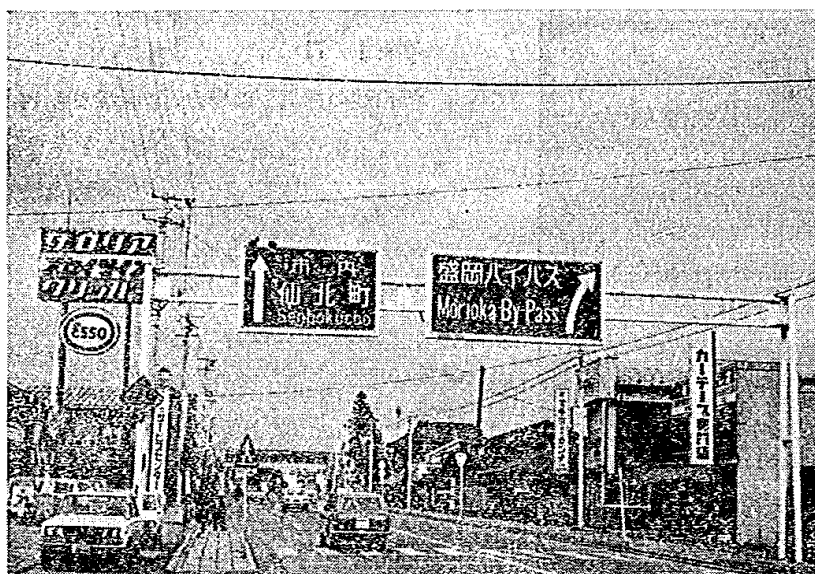


写真1-74

オーバーヘッド方式の内部照明による
予告案内標識。重要な交差点の手前
には、これ位の案内標識は是非欲しい。

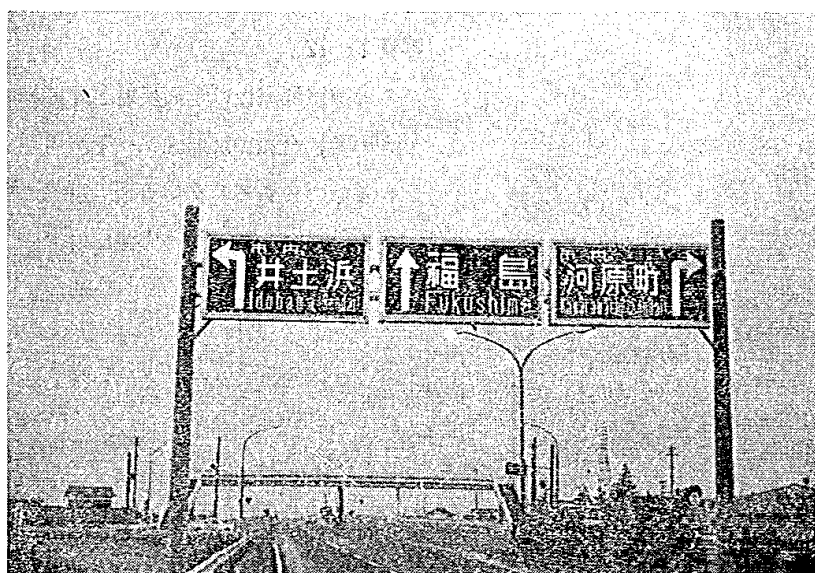


写真1-75

前の写真と同じ。

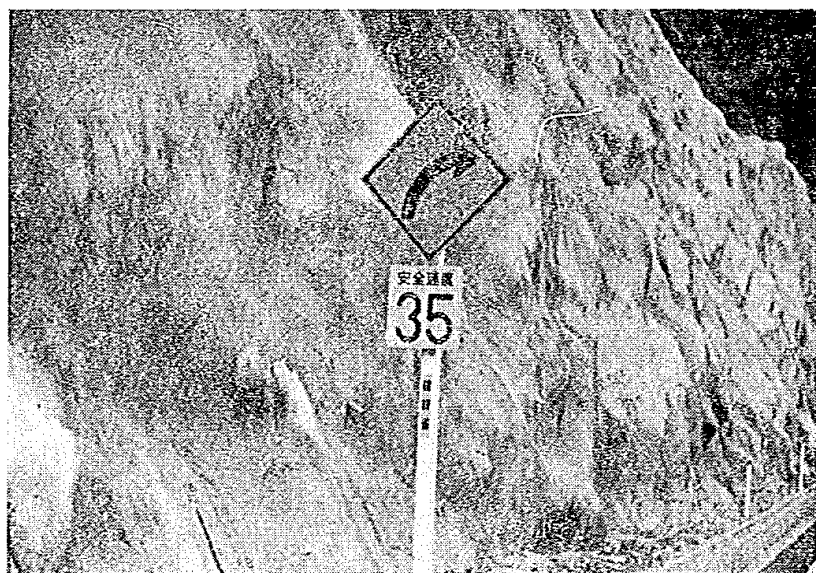


写真1-76

〔202〕右（又は左）方屈曲あり。
〔510〕注意事項。

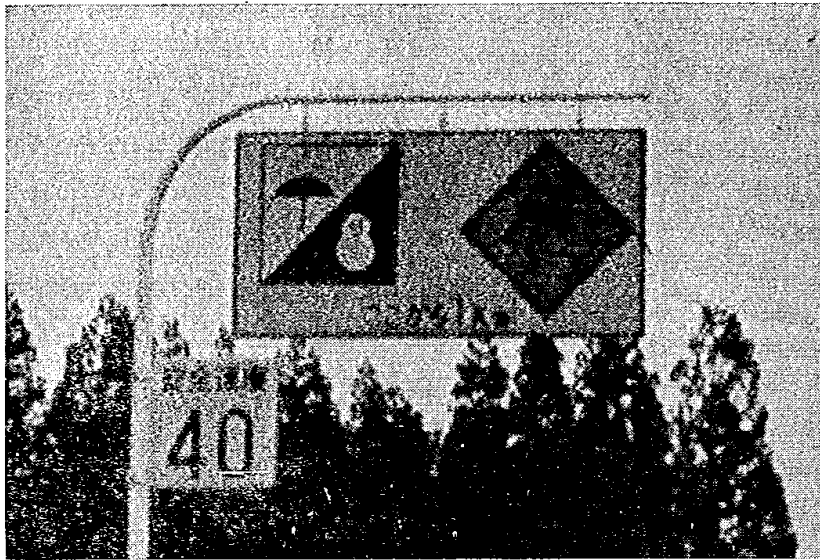


写真1-77

「雨」と「雪」のとき「スリップ注意」という意味の警戒標識。ただしこれは標識令には無い。このくらいのアイディアは標識令に無くても許されて良いだろう。おまけに「安全速度40キロ毎時」の警戒標識まで添加されているところを見ると、雨や雪のときにはスリップし易いので40キロ毎時以下にしてくださいということなのであろう。



写真1-78

注意事項を警戒標識にて示している道路標識（標識令には無い）と、[212の4]下り急勾配ありとを合わせたもの。



写真1-79

急勾配区間の下り坂で、ブレーキがきかなくなったときの乗りあげるための緊急退避所が設けられているようになった。その100米手前に設けられている標識である。黄地であるので警戒標識の部類に属するのであろうが、勿論、標識令には無い。



写真1-80

交差点における車線の方角を示したもの。交差点におけるチャネル化には欠かせぬものである。従来は路面標示だけであったが、最近はこのような標識が設けられるようになった。

2. 感心しない道路標識の実例

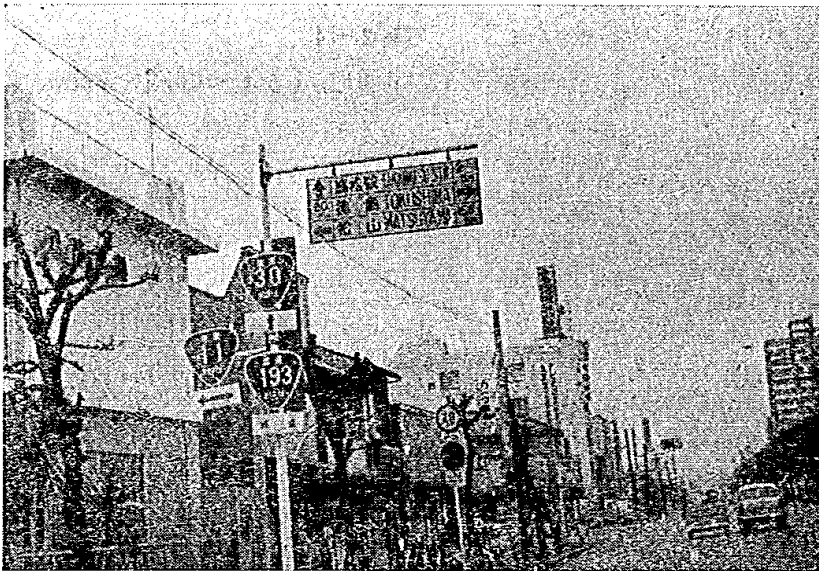


写真 2-1

これは1本の支柱に多くの案内標識板
が取り付けられている。これではドラ
イバーによっては小さいので判りにく
い。〔108〕型の標識板の方が良いの
ではないか。



写真 2-2

規制標識がこんなに賑やかに設置され
ていてはドライバーも困る。その上バ
ックに広告看板がこんなに多くては。

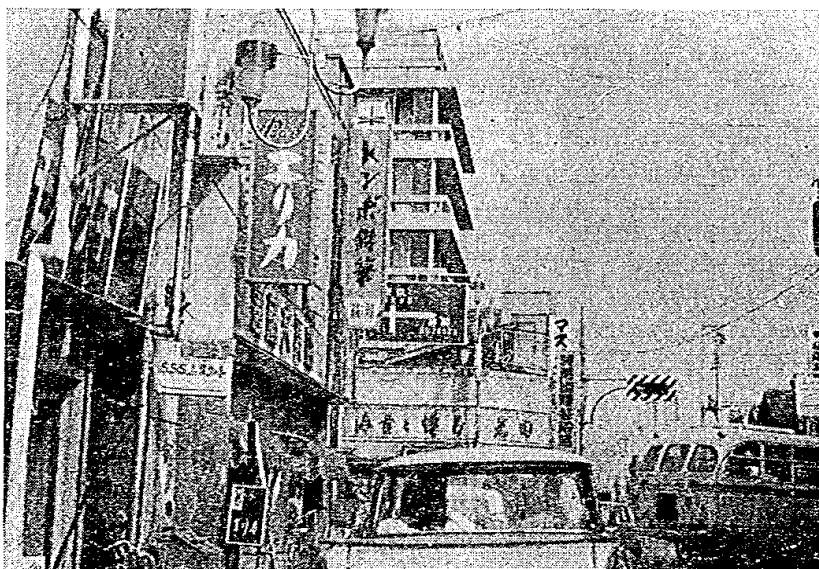


写真 2-3

周囲の広告看板で道路標識はその存在
すら判らない。



写真2-4

市街地、しかも商店街を幹線道路が通るとき、案内標識は広告看板の洪水の中で実に見にくいものである。写真はオーバーハング方式で設けているが、このような商店街では車線上でオーバーヘッド方式にしなければ、その土地に初めてのドライバーには判るものではない。



写真2-5

路側柱で設置した案内標識と警戒標識が、人家にじゃまされてドライバーには見えにくい。このような場所ではオーバーハング方式かオーバーヘッド方式にせざるを得ない。路側柱で設置するなら、しなくても同じであろう。



写真2-6

この写真の中に案内標識があるのだが、見つけた人は余程目の良い人か、ハンドルがおろそかになっている人であろう。

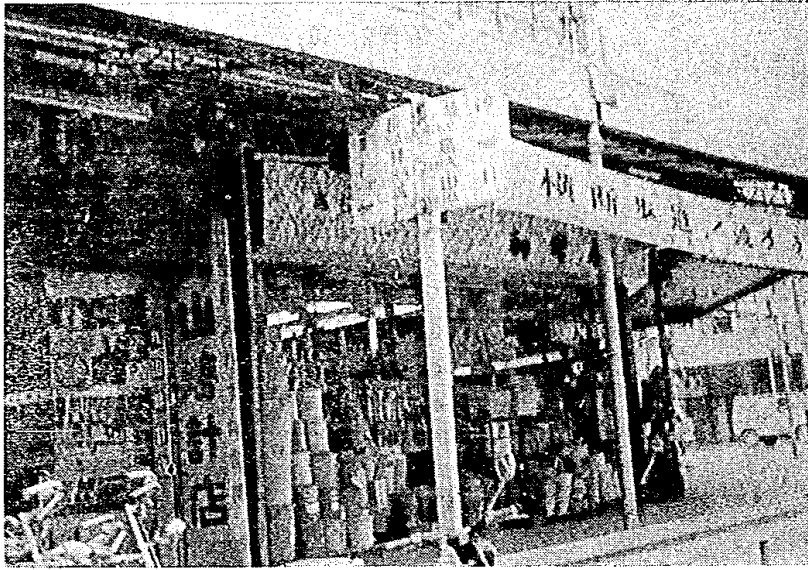


写真2-7

街の中で、しかも商店街の中で、しかもアーケードのある歩道に小さな案内標識板が路側方式で設けられている。これでは自動車からは全然見えない。気が付く方が珍しいであろう。それともこの案内標識板は歩行者のためのものであろうか。それにしても遠方を標示しているのがおかしい。

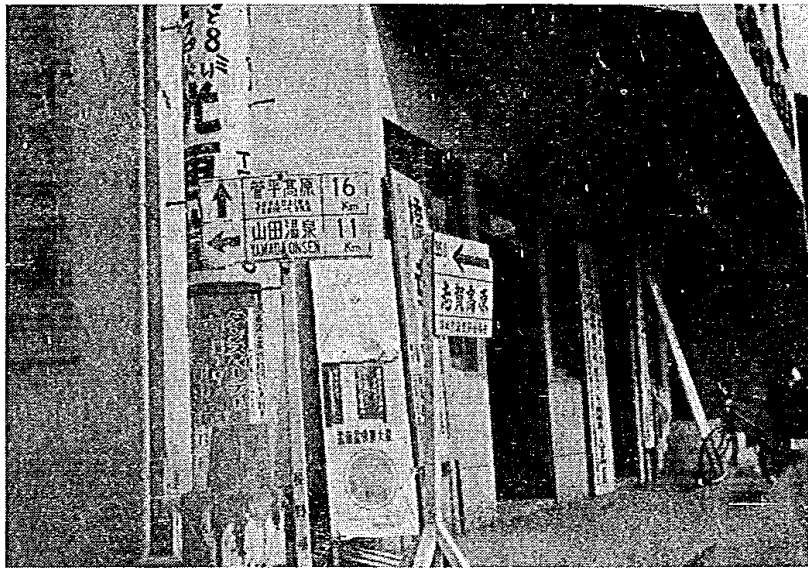


写真2-8

路側に小さな案内標識があり、その背景に色々な広告看板がある。これでは道路標識が良く判らない。その存在すらドライバーに気が付かないではないか。

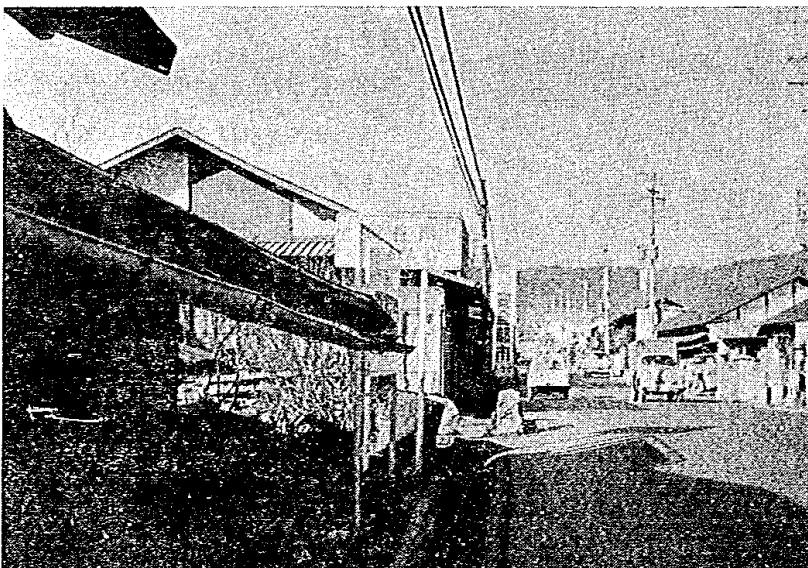


写真2-9

家のかげにかくれて路側柱方式の案内標識がよく見えない。ドライバーとしては見落すのが当たり前であろう。このような場所ではオーバーハングか、オーバーヘッド方式に限る。

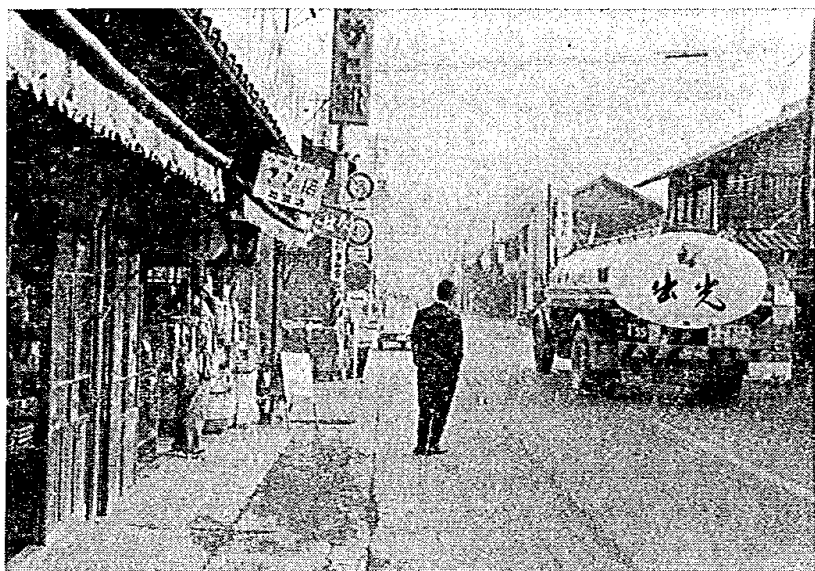


写真2-10

人家に近づき過ぎているし、広告看板とごっちゃになっているし、これでは規制標識は見えない。これではついスピード違反をしかねない。こんな所では規制標識もオーバーヘッド方式にしてみたいものである。



写真2-11

民家の板べいに取り付けられた案内標識。交通安全協会が設けているので標識令とは無関係。無いよりはましであろうが、案内標識の必要な個所なら、何故道路管理者はちゃんとした道路標識を設けないのだろうか。交通安全協会に頼るとは実に情けない。



写真2-12

路側の民家のかげに小さな案内標識がある。よく見ればその下にライオンズクラブの寄贈とある。こんなちやちな標識を寄付して載かなくても結構ではなかろうか。有っても無くても良いような標識なら寄付を断れば良い。かえって、この標識があるために道路管理者は立派な案内標識を設けるチャンスを失う。

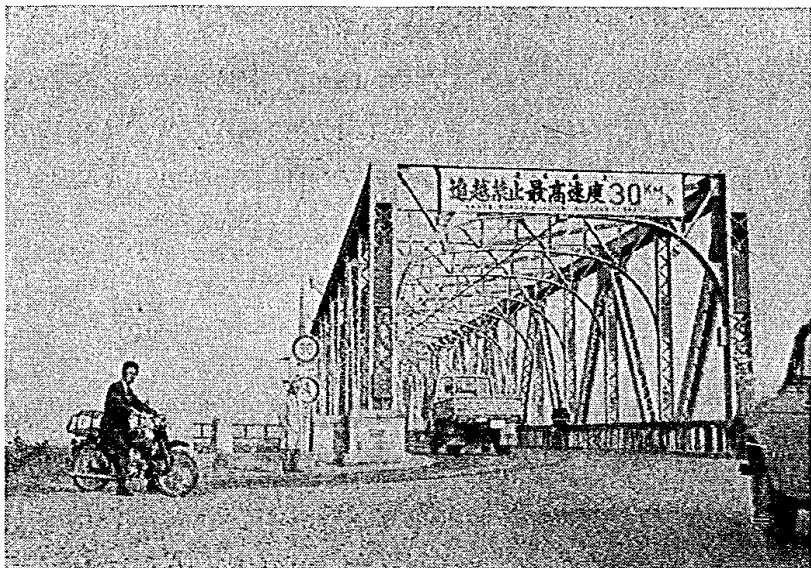


写真 2-13

橋の手前の左側に追越禁止と最高速度 30km/h の規制標識がちゃんとあるにもかかわらず、何故、橋の正面の一番見え易い所に、デカデカと規制の内容を文字で書く必要があろうか。そして地点名を示す案内標識が左の方で小さくなっているのは如何にもドライバーに不親切で皮肉である。

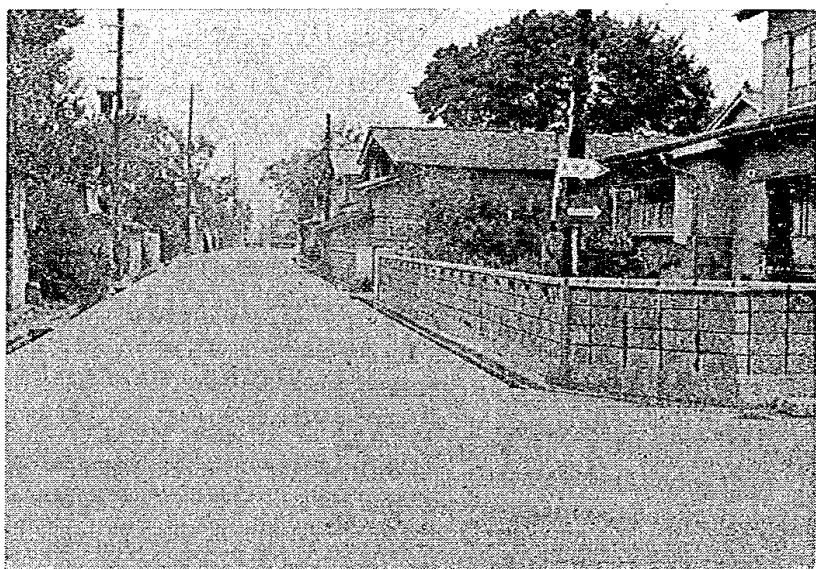


写真 2-14

右側の民家の角の電柱に取付けられた案内標識。勿論標識令には無い。これではドライバーに判る方が無理である。



写真 2-15

これはお粗末。広告板のため道路標識は全然見えない。これは恐らく道路標識が先に設置され、そのあと、道路占用で広告板が設けられたものであろう。道路管理者は書類上で処理し、気が付かなかったのは致し方ないとしても、毎日パトロールしていることであるから、どうして気が付かないのであろう。広告板を設けた人も、いくら役所の許可があったとしても無神経すぎる。若し、道路標識が後で設置されたものとしたら、全然お話にならない。



写真2-16

旧 105 型案内標識であるが、写真のように4方面を案内しているものは道路標識令には無い。旧 105-A A 型とも云うべきであろうか。



写真2-17

オーバーヘッド方式で、標識板の大きさも大きい。ただ残念なことはあまりにも多くのことを書き過ぎている。情報量が多過ぎはしないか。ドライバーが走りながら読む時間は時速 60 キロ/時として2~3秒である。この短い間に全部の情報量は読めない。殊に右側の反対車線の標識は余分なもの。ドライバーをまどわすだけのものではなかろうか。

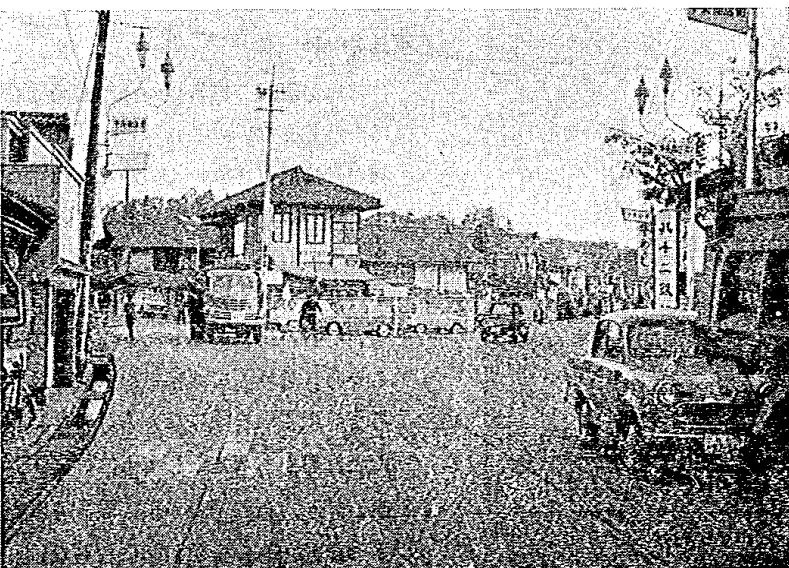


写真2-18

この交差点はY字型にほぼ同じ角度で2方向に同じ規模の道路が分れている。さて自分の行こうとする方向はどちらだろうかと案内標識を探す。あったあった、見つかった分岐点の角の正面に小さな看板らしいのが見える。あれらしい。だが小さいのでよく見えぬ。もっと近づかないと判らない。と思っているうちに後から追突されるということになりかねない。

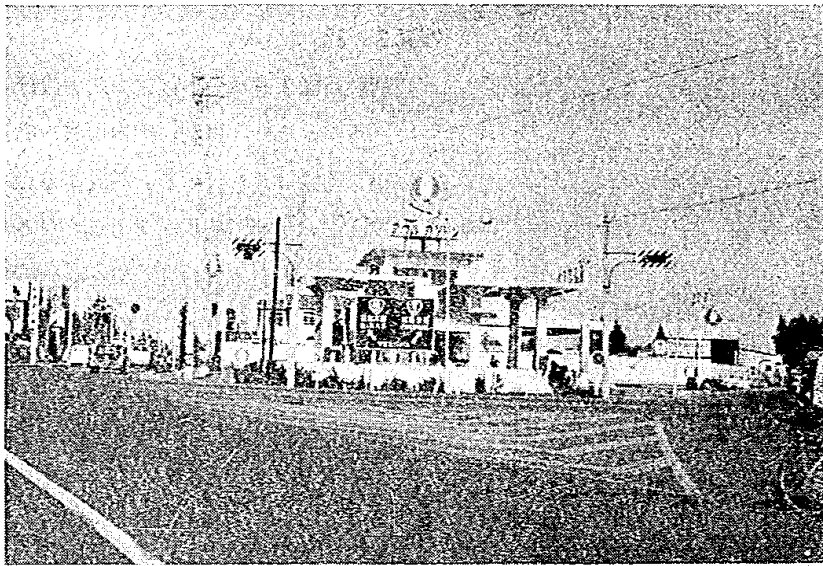


写真2-19:

この案内標識はY字型分岐交差点の正面に設けられたもので、相当大きなものである。だがいくら大きくても、見易くても交差点区域に入ってから左か右かが判るようではドライバーは困る。チャンネリゼーションに従って右折なら右折車線に入って来ているのだから。今さら左折しようとする、事故の元になる。

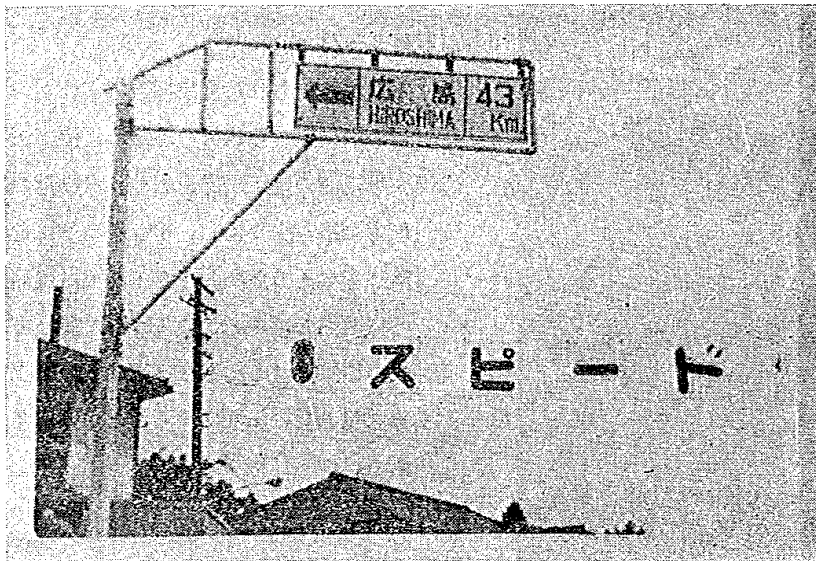


写真2-20:

支持金物の方が立派で大きくて、標識板の方が小さくてお粗末。これでは標識板が目立たず、ドライバーは見失う恐れがある。支持金物と標識板とはバランスがとれていて、しかも標識板の方が主役であることを忘れてはならない。



写真2-21:

この写真では余程注意しないと気が付かないが、この標識板は文字のところが反射性シートを貼付してある。つまり部分反射である。費用の節約をはかったものであろうが、部分反射では夜間ハレーションを起してよく見えない。費用を節約するなら反射シートを全然使わない方がまだましである。反射性シートを使うなら、全面反射にするに限る。

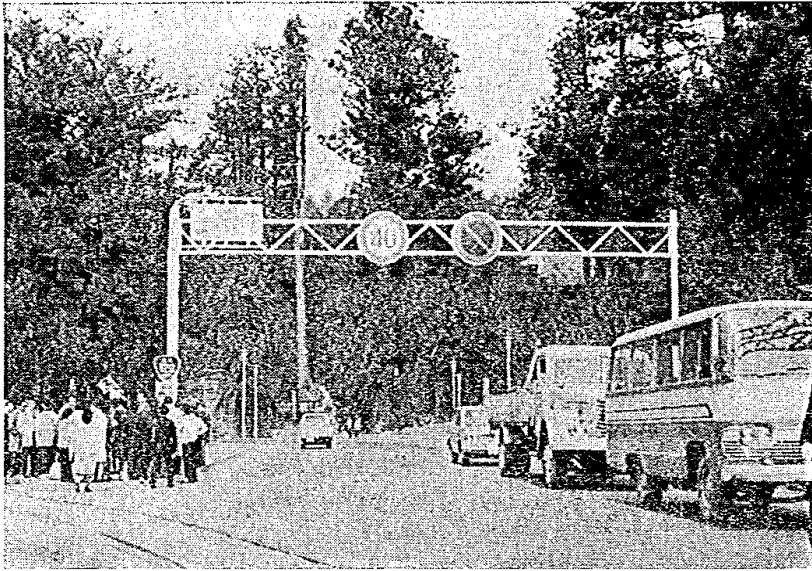


写真 2-22

規制標識はオーバーヘッド方式で設けてあるが、それとは別に案内標識が横に小さく設けられている。設置する者が違うと、なぜ同じ場所でもこうなるのであろうか。

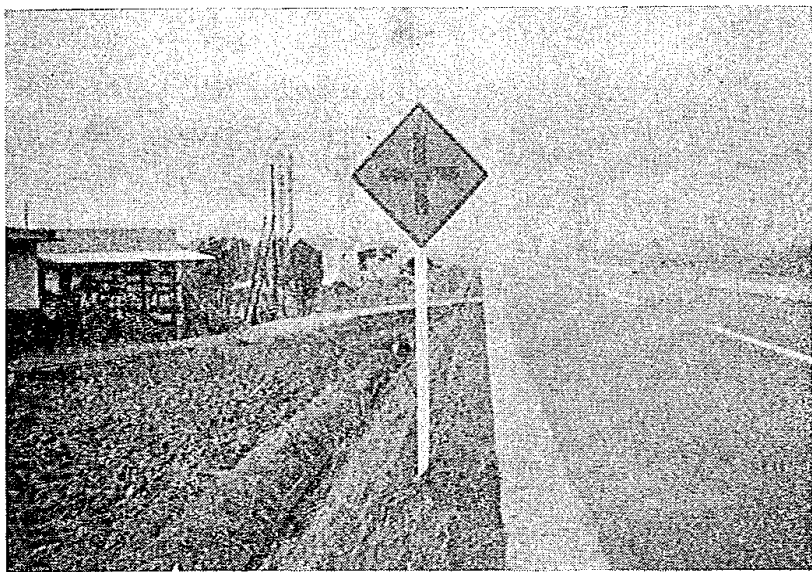


写真 2-23

路肩に建てられた警戒標識。支柱が路肩の端に建てられているため、標識板が車道側の建築限界を犯し、自動車の側方余裕を少なくし、ドライバーに危険感を与えるため、ドライバーは内側へ内側へと寄る。このような路側柱方式の標識板はもっと左へ寄せて建築限界を犯さないようにすることが大切である。



写真 2-24

反射性シートが剥れている例。反射性シートには優良品と粗悪品とがあり、前者は長持ちするが、後者は値段が安い代わりに寿命は短い。後者を使用する場合は工事中の一時的標識などに限られるが、これを普通の道路標識に使用すると、半年か1年で反射性が悪くなり、2～3年で写真のようになってしまう。なお素人にとって困ることは優良品と粗悪品の区別が新品のとき見分けがつかないことである。



写真 2-25

前写真と同じ。



写真 2-26

普通テーパーポールにより懸垂されている標識板はある一定以上の風が吹くと、テーパーピンが切れて風圧を避けるように設計されている。この写真はピンが切れたまま、斜めになったまま放置されているもので、みっともない。道路管理者は1日も早くピンを挿入して元に戻すべきである。

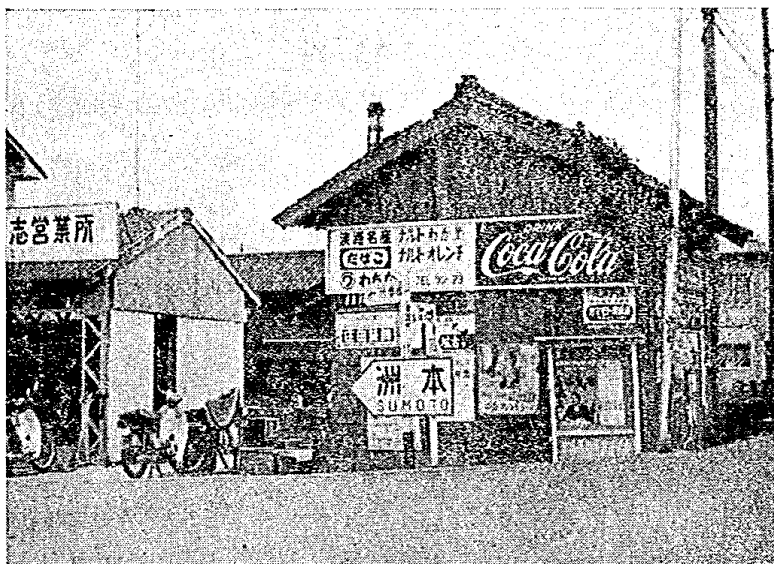


写真 2-27

標識令に基づいた案内標識では無いが、方向方面を示す案内標識が正面に設置されている。その背景に広告看板があまりにも多く、ごちゃごちゃと設けられている。このために案内標識が見えにくい。案内標識の設置方法についてよく検討する必要がある。

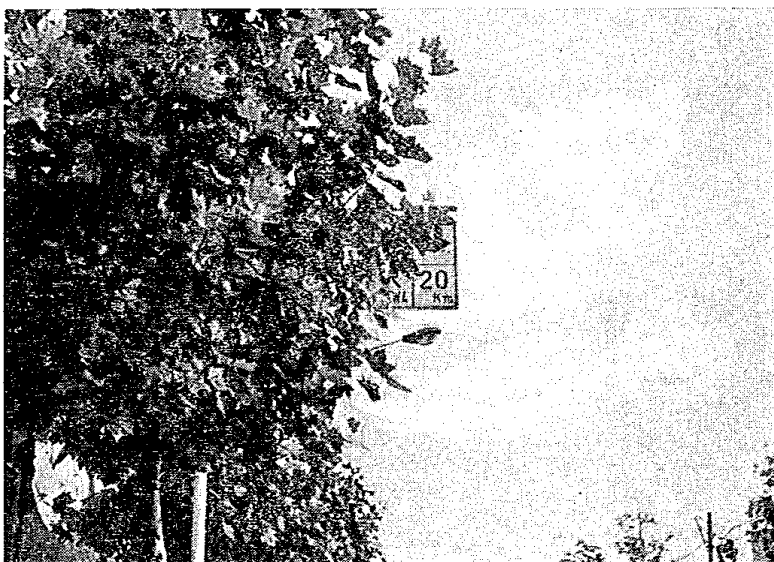


写真 2-28

街路樹のため道路標識が見えない。これでは道路標識が無いのと同じ。道路管理者は街路樹の剪定を行って道路標識が良く見えるようにすべきである。勿論冬期は葉が枯れて剪定する必要も無いが。

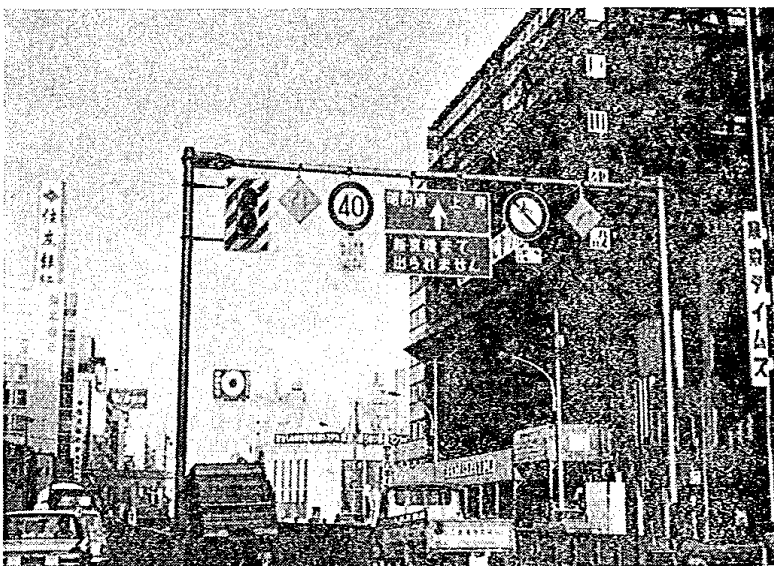


写真 2-29

オーバーヘッド方式にて実に色々な道路標識が添加されている。その上に交通信号機までも。ハンドルを握りながら、これだけの情報量をドライバーに瞬時に判読させることは無理であろう。

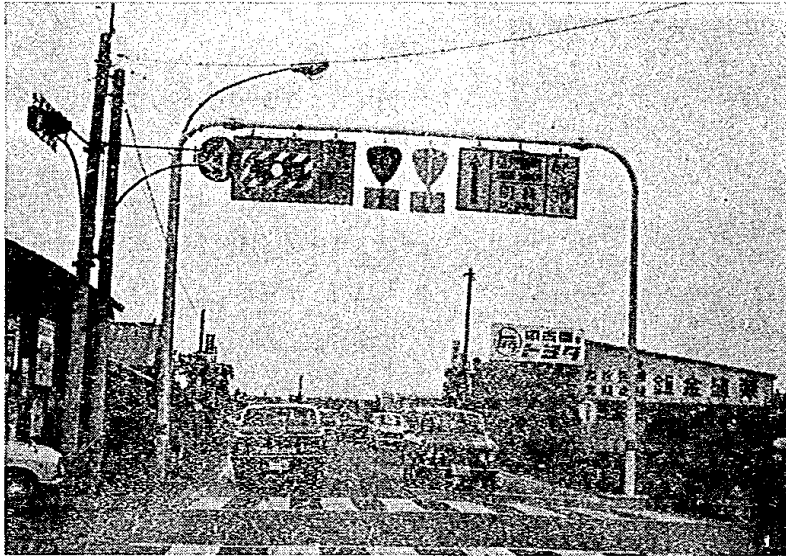


写真2—33

案内標識の前に信号機が設けられて標識が見えない。道路管理者と交通警察はどうして仲が悪いのだろう(?)と誤解される恐れがある。

3. 道路標識の構造と設置の方法

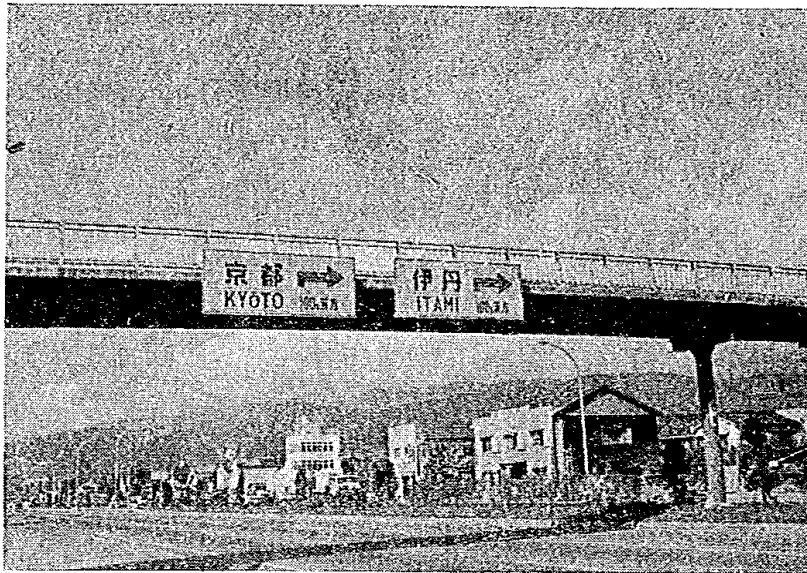


写真3-1

横断歩道橋に取り付けられた案内標識。オーバーヘッド方式だと支持構造物がトラスとなり、その費用もかさむ。トラスの支持構造物つまり門柱は100万円以上かかり、道路標識板より余程高価につく。その点横断歩道橋に添加する場合は門柱の費用が要らないという利点があるが、欠点として必ずしも案内標識板を設置するのに都合の良い場所に横断歩道橋があるとは限らないのである。



写真3-2

コンクリート柱の電柱に取り付けた道路標識。費用が安くてすむが、あまり大きなものを強度の上で取り付けられないのが欠点である。



写真3-3

木柱の電柱に取り付けられた道路標識板。なるほど、これでは費用が非常に安くてすむ。

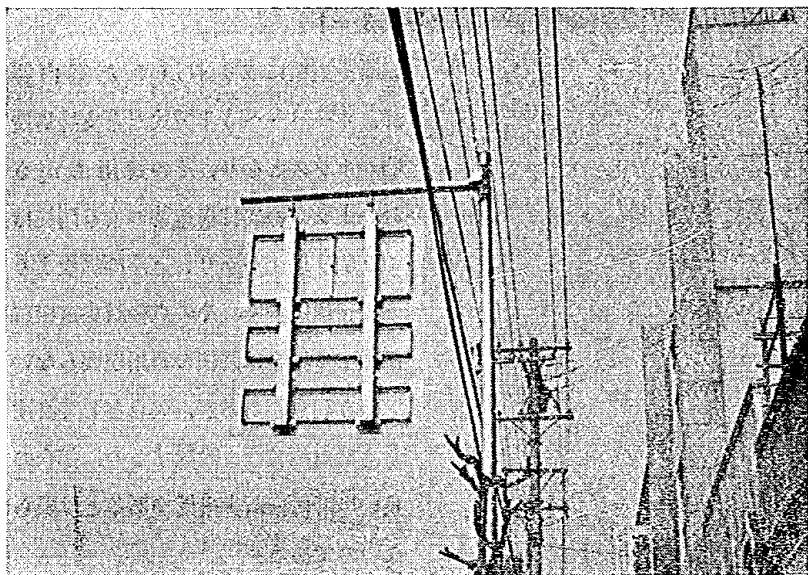


写真 3-4

標識板を3枚も支持のための支柱にとりつけたもの。

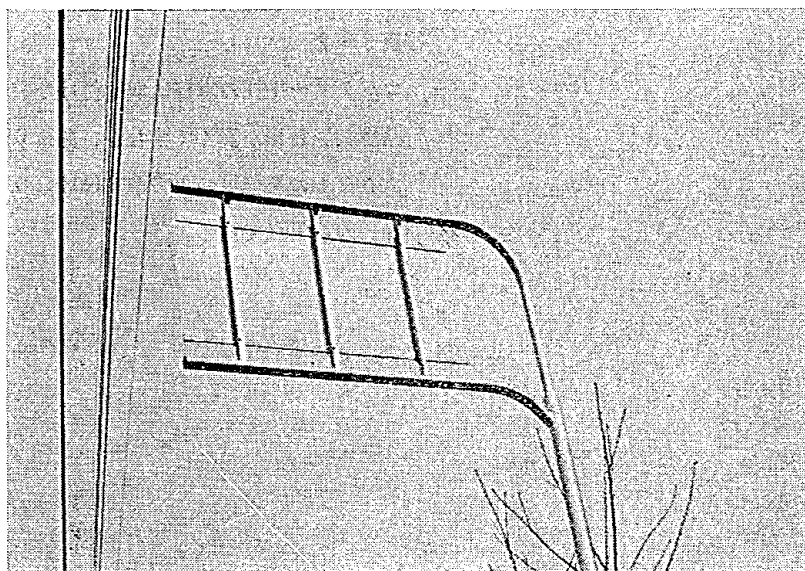


写真 3-5

オーバーハング方式といえ、テーパポールから吊り下げるものと相場が決まっているが、このように固定する方法も良い。

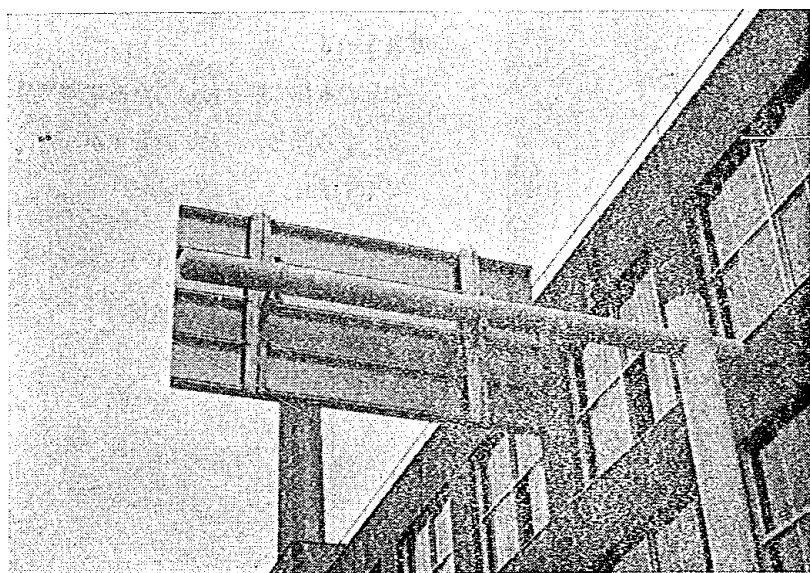


写真 3-6

固定式で支柱に取り付けられた道路標識。

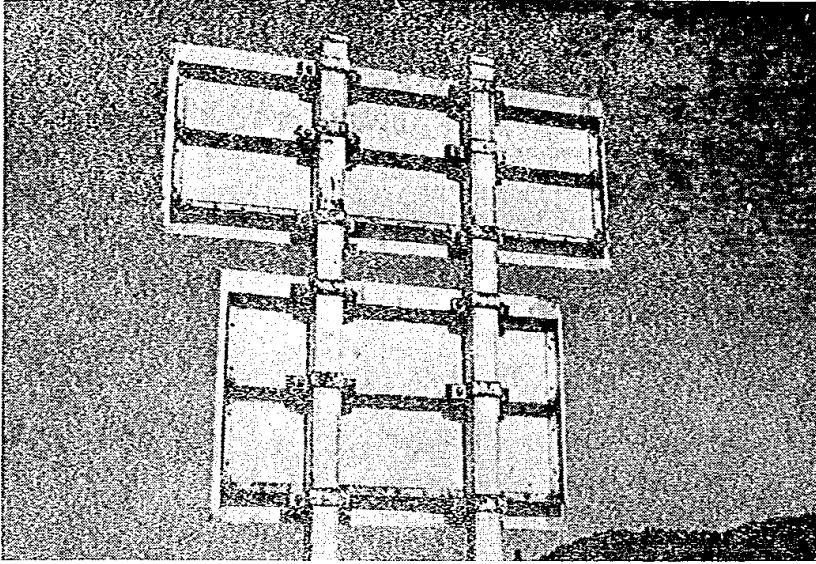


写真 3-7

路側柱方式による標識板の支柱に対する取付け。



写真 3-8

標識板を 2 枚背中合せにして両面で使用している例。



写真 3—9

オーバーハング方式とも路側柱方式とも云えない変った標識板の取り付け方法。

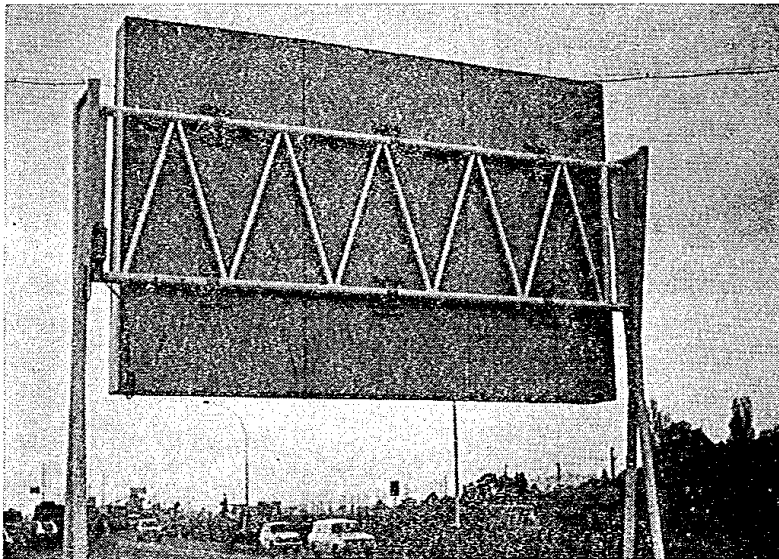


写真 3—10

内部照明の案内標識を裏から見たものの。

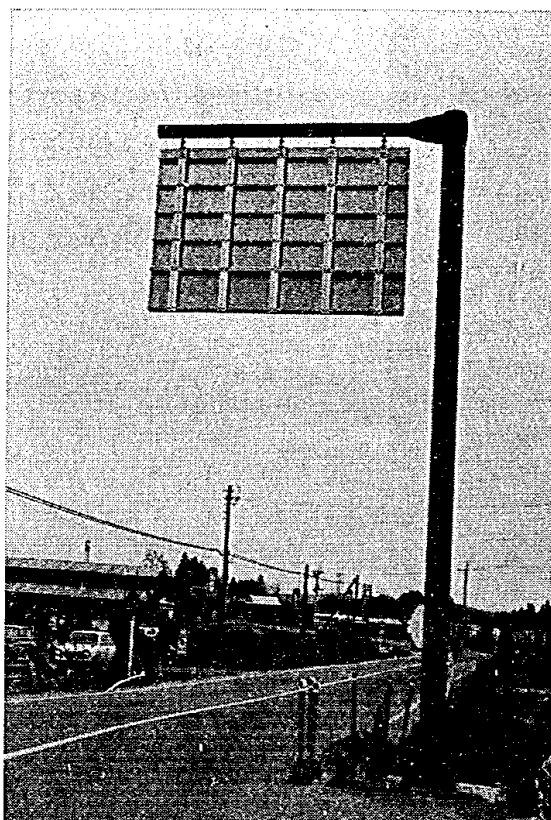


写真 3-11

工事中の道路標識の設置。サビ止めの
塗装の上に白色にて塗装される。

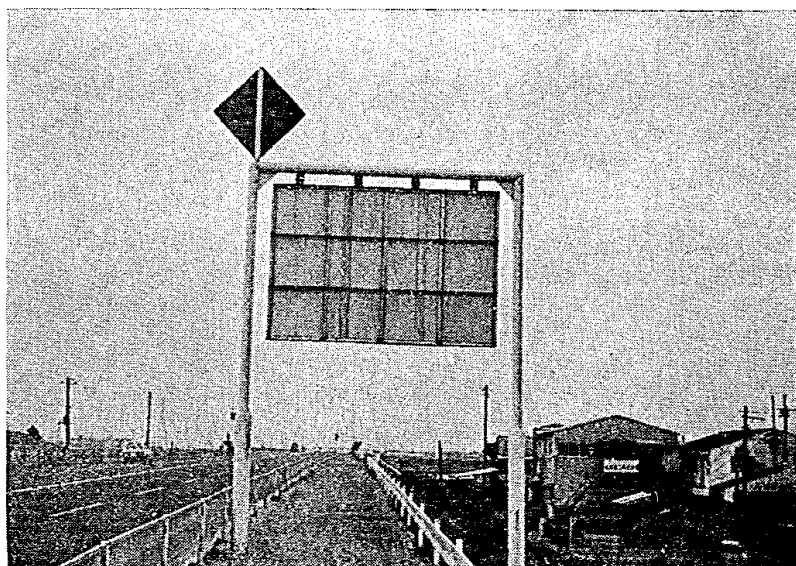


写真 3-12

歩道上に設けたため、一寸変わった方法
にて懸垂されている。



写真 3-13

支柱を曲げているのがミソ。支柱を曲げなかったら、標識板の半分だけ建築限界を犯すことになるし、犯さなくても側方余裕を狭めることになる。

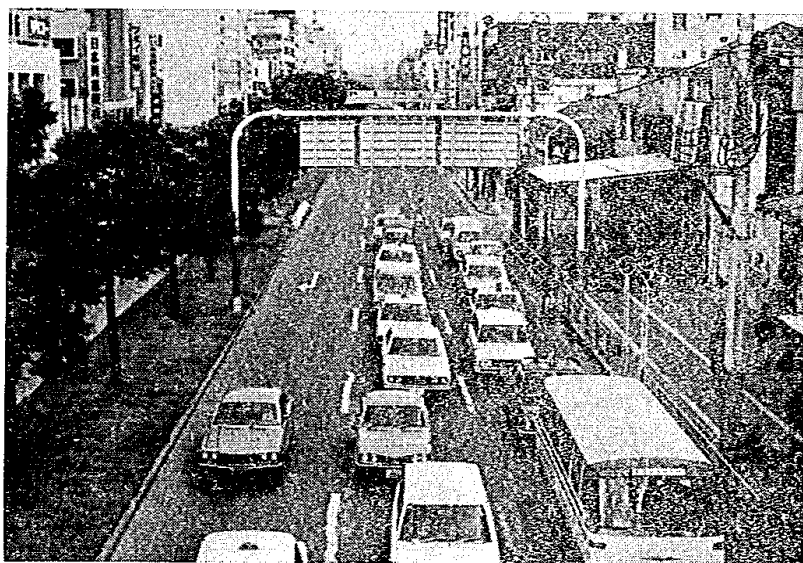


写真 3-14

アーチ式テーパーポールによる道路標識の懸垂。

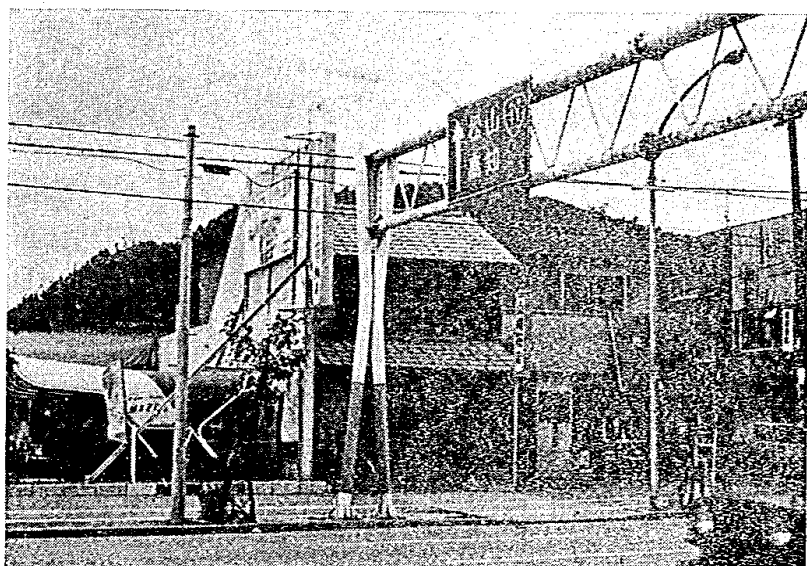


写真 3-15

門柱式の道路標識の添加。

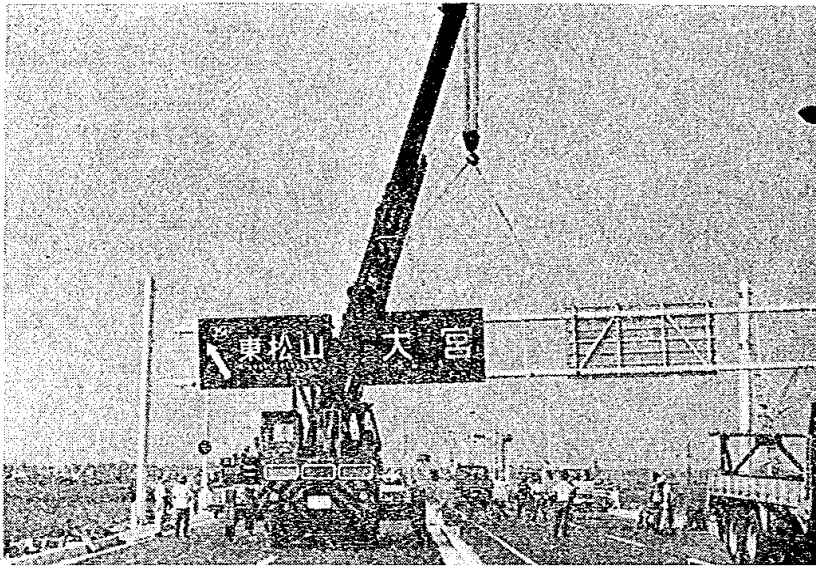


写真 3-16

門柱式の道路標識は工場で組立てられたものをクレーン車により現地で一挙に設置される。

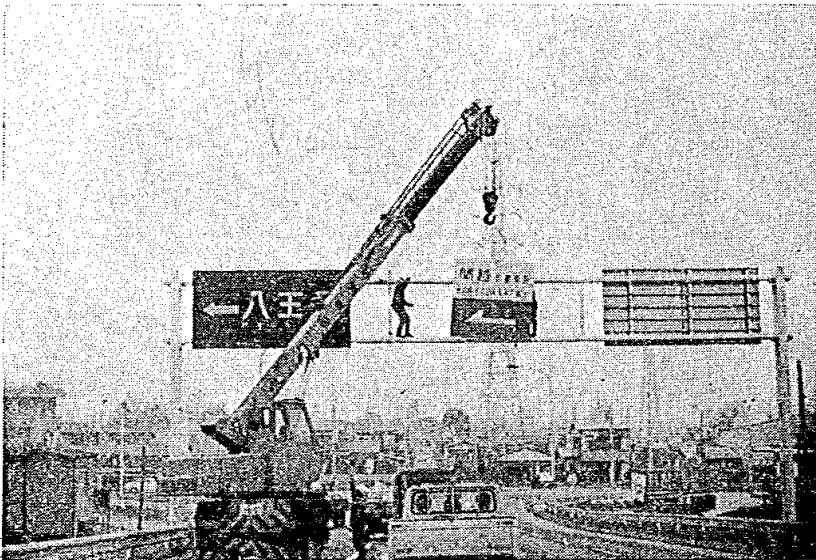


写真 3-17

クレーン車にて標識板を門柱に取付工事中。

4. 道 路 標 識 の 災 害

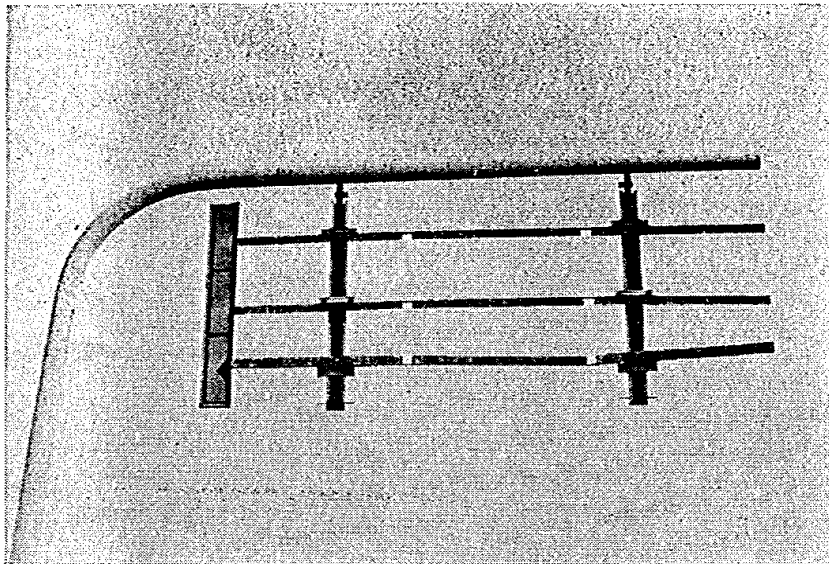


写真4-1

台風の風圧によりこわれた道路標識。
ある一定以上の風が吹くと、テーパ
ボールと標識板との結合部のピンが切
れて、標識板は自由に動くようになっ
ているが、標識板自体の構造が弱いと
写真のようにお粗末となる。

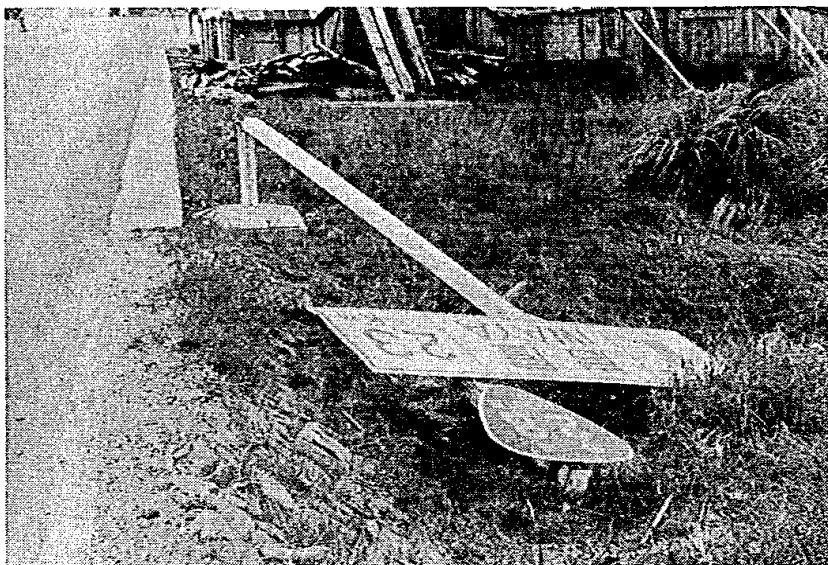


写真4-2

路側柱方式の標識板だが、風圧のため
支柱のパイプが根本で折れ曲ってしま
った。



写真4-3

路側柱方式の標識板であるが、支柱を
2本としていたので、風圧のため支柱
が折れ曲ることは無かった。その代り
どこかの弱点で折れ曲る結果となり、
写真のように標識板の1部が折れ曲っ
た。

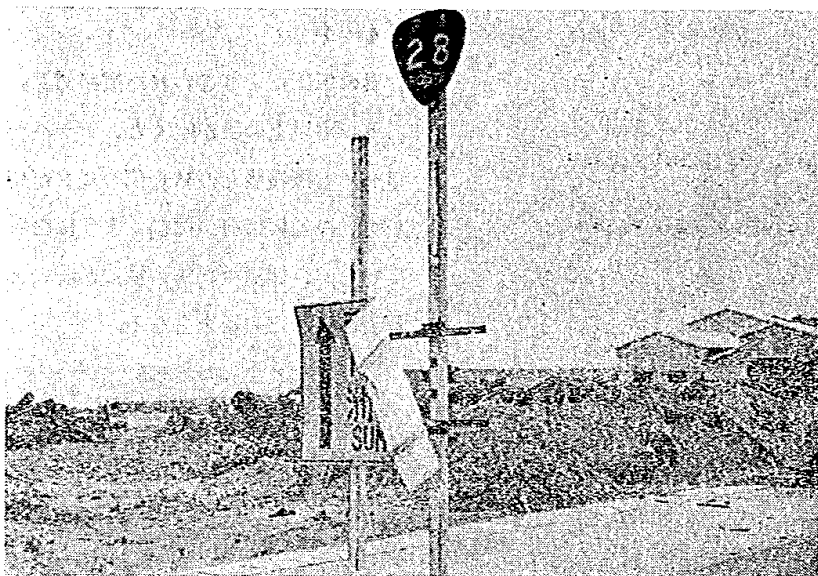


写真4-4

標識板が折れ曲るところか、風圧のため写真でごらんのとおりとなった。

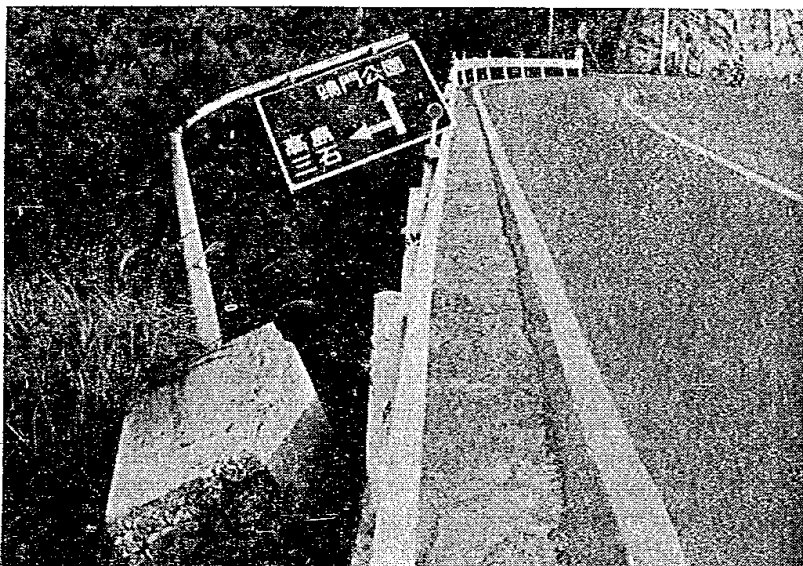


写真4-5

この案内標識は何故倒れたままになっているのだろう。風のためだとする
と、標識板や支柱が無事なのはおかしい。基礎コンクリートから押し倒され
ている所を見ると、雨による法面崩壊であろうと思われる。しかし何時まで
も道路標識をこんな姿で放って置くのは道路管理者としておかしい。

道路標識の現状

土木研究所資料第794号

昭和48年3(1973)

建設省土木研究所交通安全研究室

要 旨

道路標識の内、案内標識を中心としてその実情を写真とそれに対する簡単なコメントでまとめたものである。



郵便はがき

十円切手
はって
下手を
い

2 8 0 - □ □

建設省土木研究所
交通安全研究室

御中

千葉県千葉市穴川
四丁目十二番五二番

No. 0027

土木研究所資料第794号 部

上記のとおり受領しました。

所 属（住所）

氏 名 印