

土 木 研 究 所 資 料

第 1 0 9 7 号

案内標識に関する調査研究(その1)

路線番号優先系統方式に関する考察
108標識のデザインに関する実験

昭和50年10月

建設省土木研究所
交通安全研究室

ま え が き

道路整備の進展に伴って増大する道路交通に対応し、その安全かつ円滑な運行をはかっていくために、道路標識の適切な設置および管理はますます重要な度を加えている。土木研究所においても、これに対応して道路標識に関する試験研究を従来から行っており、数多くの成果をあげてきている^{1)~11)}。昭和49年度からは、交通安全研究室独自の研究に加え、新たに担当地建と共同研究という形で、案内標識に関する試験調査を行っており、これらの成果をもとに標識の設置および案内情報の合理的な提供システムを確立しようとしている。本資料は、その一環として昭和49年度に交通安全研究室が関東、中部、四国の各地方建設局と共同で行った案内標識の「路線番号優先系統方式に関する考察」の一部ならびに交通安全研究室が行った「108標識のデザインに関する実験」について述べるものである。

交通安全研究室 室 長 栗 本 典 彦

研究員 梶 太 郎

技 官 大 友 恭 也

地方建設局共同研究者

関東地方建設局

道 路 部	道路管理課長	小 西 一 弘
	前 “	清 水 孝 一
東京国道工事事務所	課 長 補 佐	亀 井 為
	交通対策係長	川 島 美 治
横浜国道工事事務所	交通対策課長	神 崎 紘 郎
	交通企画係長	永 島 瑛 明
関東技術事務所	前 “	橋 詰 武 治
	管理第二課長	板 橋 忠 一
	前 “	石 倉 寿 一
	交通対策係長	城 下 宗 永
	建設専門官	小 川 雅 夫
	工 務 課 長	窪 田 進 一
	計 画 係 長	関 谷 洋 一
	前 “	平 嶋 正 明
	主 任	玉 井 勝 重
	“	小 林 政 重

中部地方建設局

道 路 部	道路管理課長	伊勢川 博 昭
	課 長 補 佐	村 田 実
名古屋国道工事事務所	交通対策係長	宮 村 勝 哉
	交通対策課長	岩 瀬 栄 一
中部技術事務所	前 “	大 谷 弘 邦
	交通対策係長	杉 山 善 邦
	副 所 長	山 田 敏 照
	工 務 課 長	関 野 孝 治
	工 務 係 長	稻 田 弘
	主 任	西 村 猛

四国地方建設局

道 路 部	道路管理課長	宇 山 高 信
	課 長 補 佐	桑 島 武 彦

	管 理 係 長	森 内 八 郎
	交 通 対 策 係 長	栗 尾 成 志
香 川 工 事 事 務 所	所 長	吉 次 保 雄
	道 路 管 理 課 長	林 久 二
	管 理 係 長	西 内 勇 喜 彦
松 山 工 事 事 務 所	道 路 管 理 課 長	小 池 重 光
	管 理 係 長	西 原 誠 雄
四 国 技 術 事 務 所	工 務 課 長	河 西 範 昌
	詢 査 係 長	鈴 木 和 久

目 次

ま え が き

I 案内標識の現状と問題点	1
II 路線番号優先系統方式に関する考察	2
1. 路線番号優先系統方式の案内標識群について	2
2. 調査の概要	4
2.1 調査目的	4
2.2 調査内容	4
3. 調査結果と考察	5
3.1 交通量調査の結果と考察	5
3.2 車線変更の回数およびその位置調査の結果と考察	7
3.3 アンケート調査の結果と考察	7
4. ま と め	15
III 108 標識のデザインに関する考察	17
1. 実験目的	17
2. 実験方法	17
2.1 実験に使用した標識	17
2.2 実験方法	17
3. 実験結果と考察	20
4. 今後の課題	21
あ と が き	22
参 考 文 献	22
付 録	
(1) 調査地点現況図	25
(2) 案内標識事前事後対照表	31
(3) 交通量(方向別, 車線別)事前, 事後対照表	47
(4) 車線変更回数とその位置	57
(5) アンケート調査結果	62
(6) デザイン別速度別判読距離	75
(7) 輝度観測結果(実験用標識板)	78

I 案内標識の現状と問題点

わが国の案内標識は、高速道路はさておいて、一般道路については、欧米諸国の標識体系などに比較して、種々の問題を指摘されることが多い。その理由としては欧米の大都市を除く多くの町は、面積的にコンパクトにまとまっており、市街地以外の沿道には人家がほとんどないこと、あるいは看板広告類が非常に少なく標識が目立ちやすいのに対して、わが国の町は、道路の沿道にリボン状に発達し、また看板広告類も大きく、かつ多いという標識以外の要因に起因するところが大いとも思われるが、わが国の標識体系自体にも問題があるのも事実であろう。

国道等の幹線道路や大都市においては、量的にはほぼ完備しており、場所によっては標識ジャンルといわれる程多すぎたり、一部には各標識間に関連がなく（特に案内標識と規制標識）、また案内する方面、方向に統一性がない（特に道路管理者相互間）など、質的には多少混乱しているところがあるように思われる。

現在の案内標識について不評な点があるとすれば、大きく分けて次の4つがあると思われる。

- ① 案内情報が不足している（量的）。
- ② 標識板自体の損傷あるいは管理が悪くて見えない。
- ③ 案内標識はあっても、適当な情報がない。
- ④ 適当な情報はあっても、設置場所が不適当なため必要な方向変更あるいは車線変更ができない。

①は、行政体制あるいは予算措置の問題であり、②は道路管理上の問題である。

③、④の問題を解決するには、標識体系のシステム化、視認度の高いデザインなど、今後検討すべき問題が多くあり、数多くの調査、実験などをとおして案内標識の改良基準化を図っていく必要がある。

今回の調査研究においては特に以下のような問題について検討を行っている。

1) 運転者は何を目印にして行動するか

わが国の国道では、原則として分岐案内は方面方向で、確認は国道番号で行っている。しかし、運転者が本当に必要な情報は「経路」（路線番号、路線名）ではないか。

2) 交差点における標識の種類とその配置

一般道路においても、高速道路と同じような配置計画を考えていく必要があるのではないか。

II 路線番号優先系統方式に関する考察

1. 路線番号優先系統方式の案内標識群について

現在、わが国の案内標識は方面方向案内を優先した方式を取り入れているが、このことから次のような問題が生じている¹²⁾。

- 1) 標識板上の地名が地図上で見当たらない。
- 2) 予期しない地名で現われたり、あるいはいかなる地名で表示されるか全く予測出来ない。
- 3) 経由地名または経由しない地名を正確に予備知識としてもっていなければならない。
- 4) 知名度が低く、運転者が知らない地名が現われる。
- 5) 同一方面に向かう2本以上の道路が同じ地名で案内されていて路線の確認ができない。
- 6) 国際性に劣る。

これらの諸問題は路線番号(すなわち経路)を主、地名を従とした案内方式を採用することによって一步前進できるように思われる。路線番号案内を優先する方式は、すでに米国における都市間道路において採用されており、しかもこれらの案内標識は進行方向に沿って交差点予告標識、方面方向案内標識、路線番号案内標識、路線番号確認標識、主要行先地までの距離案内標識の順に系統的に設置されている(図-1)。わが国において、これと全く同一の配置を試みることは、道路網が密なためきわめてむずかしいと思われるが、予告→指示誘導→確認の原則を貫いた、いわゆる米国方式に準ずる形の路線番号を優先した系統案内方式は採用できるものと思われる。

路線番号優先系統方式の案内パターンとして表-1が考えられよう。

表-1 路線番号優先系統方式のパターン

交差点手前において		
○ 標識を2枚利用する場合		
A型 (重複型)	方面方向, 路線 予告	→ 方面方向, 路線 指示誘導
B型 (混合型)	路線 予告	→ 方面方向, 路線 指示誘導
C型 (混合型)	方面方向, 路線 予告	→ 路線 指示誘導
D型 (分割型)	方面方向 予告	→ 路線 指示誘導
○ 標識を3枚以上利用する場合		
E型 (米国型)	路線 予告	→ 方面方向 → 路線 指示誘導
交差点通過後において		
I型 (分割型, 米国型)	路線 確認	→ 主要行先地の距離
II型 (まとめた型)	路線, 主要行先地の距離 確認	
III型 (混合型)	路線 確認	→ 路線, 主要行先地の距離

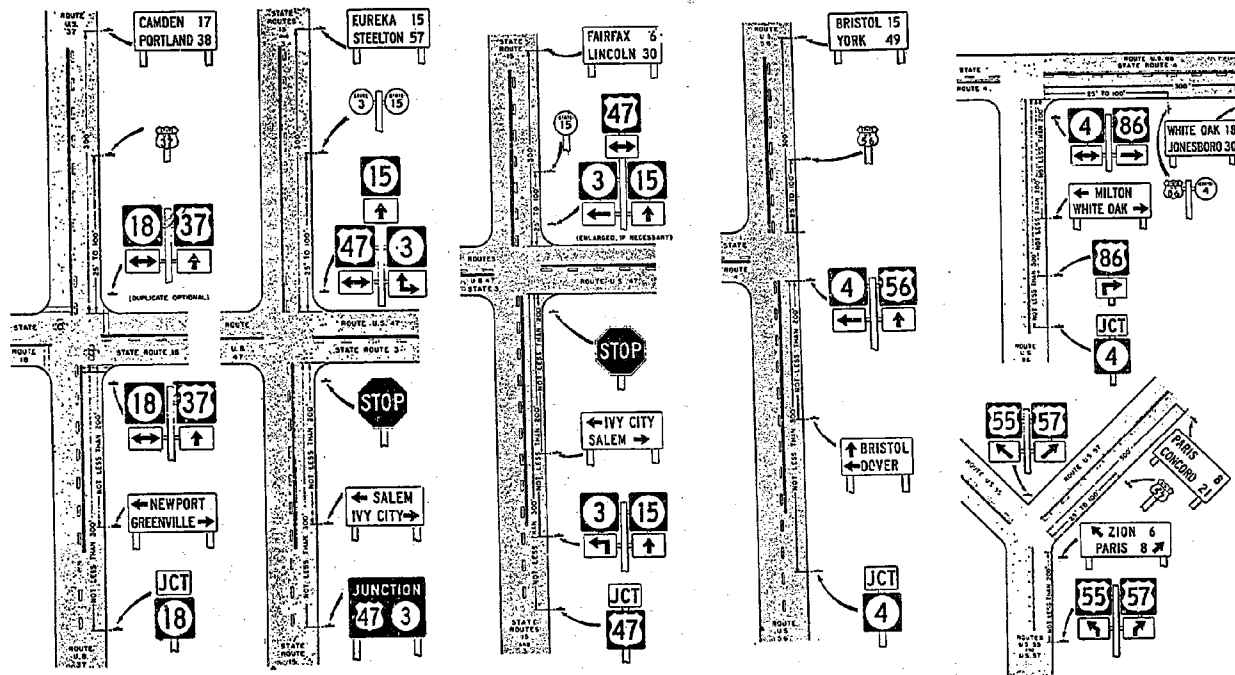


図-1 米国における案内標識群の設置例

標識を2枚利用する場合、A型がもっともよい案内方法であるが、情報量が多くなるため標識規模も大きくならざるを得ない。D型は、予告を方面方向で行い、指示誘導を路線で案内するパターンであるが、ドライバーにとっては不親切な案内方法となる可能性がある。標識を3枚以上利用する場合は米国の都市間道路の案内パターンをそのまま適用できることになるが、わが国のような道路網の密などところでは不向きであるかも知れない。交差点通過後において、Ⅱ型は路線番号確認と主要行先地までの距離案内を1枚の標識におさめた形であり、わが国に適していると思われる。今回の調査では純粋な米国方式であるE-1型と日本風にアレンジしたA-1型の案内標識群を対象としている。

2. 調査の概要

2.1 調査目的

上記路線番号優先系統方式による案内標識の図柄立案と配置を計画し、実際に設置してその効果を調査し、案内標識の設置基準策定に必要な基礎資料を得ようとするものである。

2.2 調査内容

2.2.1 調査実施内容

- 1) 現行案内標識に関する調査
- 2) 路線番号優先系統方式の案内標識群(A-1型、E-1型)の設置とその効果の検討

2.2.2 調査地点の選定

関東、中部、四国の各地方建設局で、4車線以上の道路と2車線以上の交差点を2カ所ずつ選定した。調査地点の内容を表-2に示す。

表-2 調査地点(交差点)の内容

地 建 名	交 差 点 名	場 所	種 類	管理担当事務所
関東地方建設局	亀戸交差点	東京都江東区亀戸	国道と国道の交差点	東京国道工事事務所
	下末吉交差点	神奈川県横浜市鶴見区下末吉	国道と県道の交差点	横浜国道工事事務所
中部地方建設局	元町北交差点	愛知県小牧市元町	国道と国道の交差点	名古屋国道工事事務所
	星崎白土交差点	愛知県名古屋南区星崎	国道と県道の交差点	同 上
四国地方建設局	番町交差点	香川県高松市番町	国道と国道の交差点	香川工事事務所
	大手町交差点	愛媛県松山市大手町	国道と県道の交差点	松山工事事務所

2.2.3 調査地点の現況調査

交差点端から300mの範囲の道路について、下記事項を調査し、図面に表示した。なお、各調査地点の現況図は付録に示す。

- 1) 道路形態
- 2) 道路標識
- 3) 主要な道路付属施設(信号、歩道橋など)
- 4) 信号の現示方式

2.2.4 標識改良案の作成および現地設置

既存の標識を路線番号優先系統方式に改良し、現地に設置する。なお、改良標識群は亀戸、下末吉、番町の各交差点ではB-1型とし、星崎白土、元町北、大手町の各交差点ではA-1型を採用している。また、事前、事後の標識の比較表を付録に示す。

2.2.5 事前調査

下記項目について、現行案内標識（改良前）に関連する調査を行った。

- 1) 車線別、方向別交通量調査
- 2) 車線変更の回数およびその位置調査
- 3) アンケート調査
- 4) 交通事故調査
- 5) アイマークレコーダによる注視点観測調査

2.2.6 事後調査

事後調査についても、改良標識設置後、事前調査と同様の項目について実施した。

3. 調査結果と考察

本報告では、交通量調査、車線変更の回数およびその位置調査、アンケート調査の結果について述べ、交通事故調査、注視点観測調査の結果については報告その2にゆずるものとする。

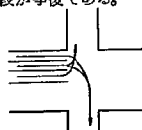
3.1 交通量調査の結果と考察

改良標識の影響をみるために事前、事後の方向別、車線別交通量（7:00～19:00）を測定した。図-2は交差点の車線利用率を計算し、図示したものである。事前と事後とでは車線利用パターンにほとんど変化が認められず、標識の変更による影響を見い出すことは出来なかった。これは、全調

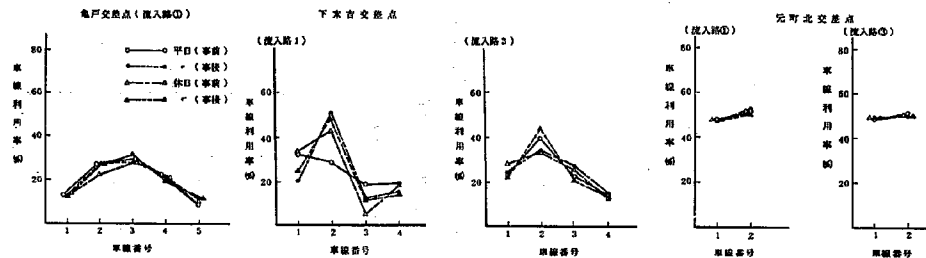
表-3 危険な方向変更をする車両の事前、事後対照表

交差点名	流入路	平日	休日	計
亀戸交差点	①	301台 52	99台 129	400台 181
	②	46 323	69 93	115 416
番町交差点	③	202 220	109 139	311 359
	④	121 265	113 197	234 462
	⑤	582 53	118 26	700 79
大手町交差点	⑥	85 175	38 100	123 275
	⑦	2,031 540	696 622	2,727 1,162

注 1) 下図のような走行軌跡をもつような車両を危険な方向変更をする車両とみなした。
2) 調査時間7時～19時。ただし、亀戸交差点は調査時間8時～12時、14時～17時。
3) 各流入路において上段が事前、下段が事後である。



（片側3車線の場合）



(注) 車線番号は歩道より1, 2, ...とする。

流入交通量

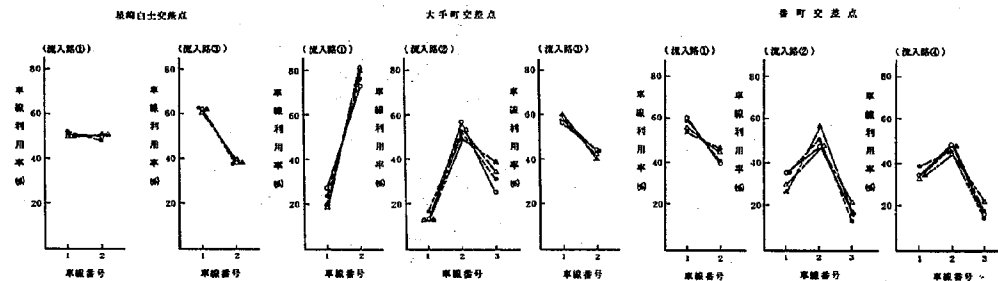
流入路	平日		休日	
	事前	事後	事前	事後
①	19015	19199	16643	15349

流入交通量

流入路	平日		休日	
	事前	事後	事前	事後
①	18237	18408	13802	12801
②	18621	13219	12534	12472

流入交通量

流入路	平日		休日	
	事前	事後	事前	事後
①	16297	15904	15922	14967
②	14805	14554	14380	13605



流入交通量

流入路	平日		休日	
	事前	事後	事前	事後
①	16271	16146	10816	12744
②	18252	16064	13069	13649

流入交通量

流入路	平日		休日	
	事前	事後	事前	事後
①	17664	16889	12120	13358
②	2031	19541	6031	7619
③	25720	23021	17938	21253

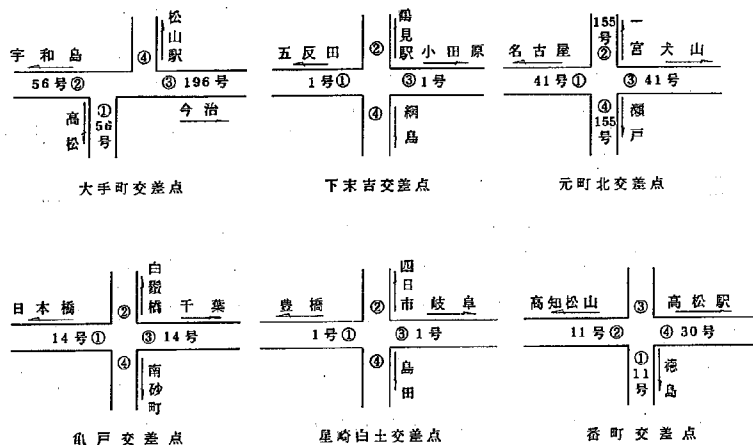
流入交通量

流入路	平日		休日	
	事前	事後	事前	事後
①	12055	12457	9012	5396
②	11078	14077	9533	16637
③	13531	14667	11750	11919

図-2 車線利用パターン

査地点とも後述のアンケート調査結果からもわかるように、対象交通の中に土地不案内な標識を必要とするドライバーが非常に少ないためと考えられる。交差点において危険な方向変更をしている車両の台数の事前、事後の比較を表-3に示す。この表から亀戸交差点、大手町交差点において流入交通量が事前、事後ともほぼ同じであるにもかかわらず、危険な車両の台数が事後大幅に減少しているのがわかる。しかし、番町交差点においては逆の傾向を示しており、これらの値を直接、標識の改良による影響と結びつけることは困難であろう。

(注) 各交差点の流入路番号は下図のとおりである。



3.2 車線変更の回数およびその位置調査の結果と考察

案内標識の改良前後における通過車両の車線変更回数から予告標識などの影響を見い出そうとするものである。

これによると、亀戸交差点においては事前に比べ事後 (E-1型)の方が0~100m 区間における車線変更回数の構成比が下がり、また交差点からはなれている区間においては構成比の上がる傾向が認められるが、他の交差点においてはそういう傾向が認められず、予告標識設置の効果を明確に把握できなかった (表-4)。これは車線変更をしている車両の中に、①交差点で左右折をするためのものや、②前の車両を追い越すためのものや、③右折車線の渋滞をさけるためのものなどが含まれており、案内標識が直接影響を与えらると思われる①の車の車線変更だけについてのみ調査が行えなかったことによるものと思われる。

現在、ビデオカメラによる追跡調査を行い、その点を解明しようとしている。

3.3 アンケート調査の結果と考察

アンケート調査票の様式は、各地建で若干の違いがあるが、基本的には土木研究所が示した様式に準じている。

関東地建、中部地建においては、事前、事後とも1交差点2,000枚の現場配布と200枚の運輸業

表-4 案内標識設置事前・事後車線変更回数比較表

区 間	平 日				休 日			
	事 前		事 後		事 前		事 後	
	回 数	構成比例	回 数	構成比例	回 数	構成比例	回 数	構成比例

亀戸交差点：流入路 1

0~100m	4,044	60.2	2,670	46.5	2,407	56.9	2,993	39.8
100~200m	994	14.8	1,086	19.0	490	11.6	1,561	20.7
200~300m	805	12.0	1,120	19.6	779	18.4	911	12.1
300~400m	873	13.0	851	14.9	554	13.1	2,065	27.4
合 計	6,716	100.0	5,727	100.0	4,230	100.0	7,530	100.0

下末吉交差点：流入路 3

0~100m	1,027	60.1	954	65.2	575	55.9	851	70.7
100~200m	413	24.2	388	26.5	326	31.7	204	16.9
200~300m	270	15.7	121	8.3	127	12.4	149	12.4
合 計	1,710	100.0	1,463	100.0	1,028	100.0	1,204	100.0

星崎白土交差点：流入路 1

0~100m	648	40.0	450	34.4	346	40.1	411	33.1
100~200m	673	41.5	571	43.6	364	42.2	562	45.3
200~300m	301	18.6	288	22.0	153	17.7	267	21.5
合 計	1,622	100.0	1,309	100.0	863	100.0	1,240	100.0

星崎白土交差点：流入路 3

0~100m	1,127	41.8	1,367	57.6	1,594	28.1	975	31.7
100~200m	849	31.5	513	21.6	1,650	29.1	938	30.5
200~300m	717	26.6	495	20.8	2,431	42.8	1,163	37.8
合 計	2,693	100.0	2,375	100.0	5,675	100.0	3,076	100.0

元町北交差点：流入路 1

0~100m	836	49.5	676	51.5	787	48.2	609	52.8
100~200m	852	50.5	636	48.5	846	51.8	544	47.2
合 計	1,688	100.0	1,312	100.0	1,633	100.0	1,153	100.0

元町北交差点：流入路 3

0~100m	284	23.4	547	29.4	239	17.0	601	29.5
100~200m	410	33.8	546	29.3	500	35.7	627	30.8
200~300m	520	42.8	770	41.3	663	47.3	806	39.6
合 計	1,214	100.0	1,863	100.0	1,402	100.0	2,034	100.0

(表-4の続き)

区 間	平 日				休 日			
	事 前		事 後		事 前		事 後	
	回 数	構成比(%)	回 数	構成比(%)	回 数	構成比(%)	回 数	構成比(%)

番町交差点：流入路 1

0～100 m	1,819	50.3	2,667	49.6	1,243	51.4	1,917	53.7
100～200 m	800	22.1	1,628	30.3	564	23.3	802	22.4
200～300 m	996	27.6	1,082	20.1	613	25.3	852	23.9
合 計	3,615	100.0	5,377	100.0	2,420	100.0	3,571	100.0

番町交差点：流入路 2

0～100 m	1,440	41.6	1,780	39.8	1,182	35.1	1,457	42.7
100～200 m	958	27.7	1,581	35.3	905	26.9	765	22.4
200～300 m	1,060	30.7	1,113	24.9	1,279	38.0	1,194	34.9
合 計	3,458	100.0	4,474	100.0	3,366	100.0	3,416	100.0

番町交差点：流入路 4

0～100 m	1,282	34.8	2,139	38.0	1,307	41.4	1,337	27.2
100～200 m	1,414	38.4	1,628	29.0	963	30.5	1,878	38.3
200～300 m	990	26.8	1,856	33.0	886	28.1	1,693	34.5
合 計	3,686	100.0	5,623	100.0	3,156	100.0	4,908	100.0

大手町交差点：流入路 1

0～100 m	857	59.0	127	48.3	223	15.8	66	22.2
100～200 m	596	41.0	136	51.7	1,185	84.2	231	77.8
合 計	1,453	100.0	263	100.0	1,408	100.0	297	100.0

大手町交差点：流入路 2

0～100 m	1,662	57.2	945	87.7	340	18.0	353	32.2
100～200 m	1,246	42.8	133	12.3	1,552	82.0	743	67.8
合 計	2,908	100.0	1,078	100.0	1,892	100.0	1,096	100.0

大手町交差点：流入路 3

0～100 m	101	14.2	120	18.0	577	31.9	586	36.2
100～200 m	428	60.0	291	43.6	491	27.1	420	26.0
200～300 m	184	25.8	256	38.4	742	41.0	611	37.8
合 計	713	100.0	667	100.0	1,810	100.0	1,617	100.0

者配布（計2,200枚）を行い、四国地建では現場配布1,000枚（番町交差点980枚）、一般事業所配布500枚、運輸業者配布400枚、警察関係配布100枚（計2,000枚、番町交差点1,980枚）を行った。四国地建の回収状況がよく、50%前後の回収率があった。アンケート調査票を回収できたドライバーの概要を表-5に示す。

この表より、調査対象ドライバーの約9割は交差点通過頻度が「月に数回」か「毎日」であり、ほとんどのドライバーが現場付近の地理を理解している者であったことがわかる。

各交差点の案内標識群の視認性については、図-3に示すとおりの結果であり、事前の標識群に比べ、路線番号優先系統方式による改良標識群の方が好評である。また、その中で特に評判の良かったものはA-1型の元町北交差点の改良標識群であった。これは元町北交差点が非市街地に位置していたため、広告看板類など標識の視認性をさまたげるようなものが比較的少なく、予想以上の視認性が得られたことによるものとも考えられる。

「あなたは～交差点の案内標識をはじめての人が走行しても迷わないと思うか」の設問に対して、A-1型の元町北交差点の改良標識群がかなりの良い結果を示し、「迷わないと思う」と答えた者が約8割あった（図-4）。

案内標識の路線番号、方面方向の視認性、交差点を過ぎてからの進行方向の確認の容易さを事前、事後で比較してみると（図-5）、全調査地点の改良標識がすべての点において以前の標識よりも良くなっていることを過半数のドライバーが認めているのがわかる。

なお、A-1型とE-1型の案内標識群の差異については、以上の3つの設問からは認められず、わが国においてA-1型を用いることによって純粋な米国方式であるE-1型と同様の効果が期待できるものと思われる。

案内標識に関する一般的な設問に対する集計は調査地点ごとではなく、なるべく全調査地点について行うようにしている。案内標識の利用状況については図-6に示すとおり、ほとんどのドライバー（約9割）が案内標識をよく利用している。

「案内標識の何を確認しながら走行していますか」の設問に対して、「方面方向および距離」と答えた者が過半数であり（図-7）、わが国のドライバーは路線番号よりも方面方向および距離にウェイトをおいて走行していることが推察できる。

しかし、図-8の亀戸交差点の事後アンケート集計結果からわかるように約60%のドライバーが路線番号の有用性を認めており、また方面方向案内が2で指摘したような問題点があることを考えると、わが国においてもドライバーが路線番号案内にウェイトをおいて走行ができるように道路マップ、標識を整備していかなければならないと思われる。

現在の案内標識に対するドライバーの意見を求めるために、「あなたは仕事又は旅行で知らない土地に、自動車を運転して行ったとき、案内標識について気がついたことに答えて下さい」の設問を行ったが、路線番号案内標識と方面方向案内標識の数が少ないと答えたものが多く、路線番号については約7割、方面方向については約6割を占めている。また、ドライバーのほとんどが地点名標識を必要としていることがわかる（図-9）。その他、案内標識に対する意見として次のような

項目が主にあげられてきている。

1. 標識の設置位置，高さが不適當。
2. 標識板を大きく，文字を大きく，見やすく。
3. 高輝度反射シートを用いた反射標識の採用。
4. 障害物により標識が見えない。（看板，街路樹，電柱）
5. オーバーヘッド方式の採用。
6. 距離表示を正確に。
7. 予告標識の設置。
8. 確認標識の設置。
9. 標識板の色の検討。
10. 道路の形状に応じた矢印を。

表-5 アンケート回収率と調査対象ドライバーの概要

交 差 点 名		電 戸 交 差 点		下 末 吉 交 差 点		星 崎 白 土 交 差 点		元 町 北 交 差 点	
		事 前	事 後	事 前	事 後	事 前	事 後	事 前	事 後
回 収 率		37.5%	33.9%	38.4%	26.5%	24.3%	23.7%	26.5%	21.8%
住 所	市(区)内	187人(22.6%)	173人(23.2%)	469人(55.5%)	355人(57.6%)	265人(49.6%)	207人(39.7%)	202人(34.7%)	75人(15.7%)
	県 内	448人(54.1%)	410人(55.0%)	174人(20.6%)	139人(23.9%)	217人(40.6%)	246人(47.1%)	220人(37.7%)	216人(45.1%)
	県 外	193人(23.3%)	162人(21.8%)	202人(23.9%)	108人(18.5%)	52人(9.8%)	69人(13.2%)	161人(27.6%)	166人(39.2%)
	計	828人(100%)	745人(100%)	845人(100%)	582人(100%)	534人(100%)	522人(100%)	583人(100%)	479人(100%)
年 令	20才未満	16人(1.9%)	13人(1.7%)	14人(1.7%)	11人(1.9%)	7人(1.3%)	6人(1.1%)	9人(1.6%)	4人(0.8%)
	20～29	289人(34.9%)	250人(33.6%)	255人(30.2%)	193人(33.2%)	175人(32.8%)	183人(35.0%)	205人(35.5%)	161人(33.5%)
	30～39	313人(37.8%)	247人(33.2%)	322人(38.8%)	234人(40.2%)	215人(40.4%)	196人(37.5%)	215人(37.3%)	208人(43.2%)
	40才以上	210人(25.4%)	235人(31.5%)	248人(29.3%)	144人(24.7%)	136人(25.5%)	138人(26.4%)	148人(25.6%)	108人(22.5%)
計		828人(100%)	745人(100%)	845人(100%)	582人(100%)	533人(100%)	523人(100%)	577人(100%)	481人(100%)
職 業	会 社 員	514人(62.1%)	475人(63.8%)	537人(63.5%)	355人(61.0%)	349人(65.7%)	324人(62.4%)	406人(70.9%)	304人(63.2%)
	自 営	175人(21.1%)	150人(20.1%)	165人(19.5%)	123人(21.2%)	114人(21.5%)	121人(23.3%)	91人(15.9%)	102人(21.2%)
	公 務 員	34人(4.1%)	23人(3.1%)	63人(7.5%)	31人(5.3%)	23人(4.3%)	21人(4.1%)	27人(4.7%)	21人(4.4%)
	そ の 他	105人(12.7%)	97人(13.0%)	80人(9.5%)	73人(12.5%)	45人(8.5%)	53人(10.2%)	49人(8.5%)	54人(11.2%)
計		828人(100%)	745人(100%)	845人(100%)	582人(100%)	531人(100%)	519人(100%)	573人(100%)	481人(100%)
性 別	男	809人(97.7%)	721人(96.8%)	821人(97.2%)	562人(96.6%)	521人(97.9%)	502人(96.5%)	562人(97.2%)	472人(98.9%)
	女	19人(2.3%)	24人(3.2%)	24人(2.8%)	20人(3.4%)	11人(2.1%)	18人(3.5%)	16人(2.8%)	5人(1.1%)
	計	828人(100%)	745人(100%)	845人(100%)	582人(100%)	532人(100%)	520人(100%)	578人(100%)	477人(100%)
交 差 点 の 通 過 頻 度	はじめて	5人(0.6%)	12人(1.6%)	9人(1.0%)	12人(2.1%)	5人(0.9%)	5人(1.0%)	6人(1.0%)	14人(2.9%)
	年に数回	71人(8.6%)	92人(12.3%)	90人(10.7%)	73人(12.5%)	58人(10.9%)	58人(11.1%)	61人(10.7%)	65人(13.4%)
	月に数回	450人(54.3%)	320人(43.0%)	292人(34.6%)	293人(50.3%)	234人(44.2%)	221人(42.5%)	254人(44.6%)	248人(51.0%)
	毎 日	302人(36.5%)	321人(43.1%)	454人(53.7%)	204人(35.1%)	233人(44.0%)	236人(45.4%)	249人(43.7%)	159人(32.7%)
計		828人(100%)	745人(100%)	845人(100%)	582人(100%)	530人(100%)	520人(100%)	530人(100%)	520人(100%)

(表-5の続き)

交 差 点 名		番 町 交 差 点		大 手 町 交 差 点	
		事 前	事 後	事 前	事 後
回 収 率		61.3 %	49.7 %	55.3 %	47.7 %
住 所	市(区)内	638人(52.6%)	543人(55.1%)	790人(75.3%)	702人(73.8%)
	県 内	339人(27.9%)	299人(30.4%)	177人(16.9%)	168人(17.7%)
	県 外	236人(19.5%)	143人(14.5%)	82人(7.8%)	81人(8.5%)
	計	1,213人(100 %)	985人(100 %)	1,049人(100 %)	951人(100 %)
年 令	20才未満	11人(0.9%)	19人(1.9%)	14人(1.3%)	28人(2.9%)
	20～29	420人(34.6%)	312人(31.7%)	337人(32.2%)	365人(38.4%)
	30～39	366人(30.2%)	310人(31.5%)	373人(35.6%)	322人(33.9%)
	40才以上	416人(34.3%)	344人(34.9%)	324人(30.9%)	236人(24.8%)
	計	1,213人(100 %)	985人(100 %)	1,048人(100 %)	951人(100 %)
職 業	会 社 員	623人(51.4%)	480人(48.7%)	473人(45.4%)	350人(37.2%)
	自 営	136人(11.2%)	133人(13.5%)	25人(2.4%)	16人(1.7%)
	公 務 員	350人(28.9%)	321人(32.6%)	457人(43.9%)	461人(48.9%)
	そ の 他	104人(8.6%)	51人(5.2%)	86人(8.3%)	115人(12.2%)
	計	1,213人(100 %)	985人(100 %)	1,041人(100 %)	942人(100 %)
性 別	男	1,175人(96.9%)	947人(96.1%)	1,009人(96.4%)	897人(94.4%)
	女	38人(3.1%)	38人(3.9%)	38人(3.6%)	53人(5.6%)
	計	1,213人(100 %)	985人(100 %)	1,047人(100 %)	950人(100 %)
交 差 点 の 通 過 頻 度	はじめて	24人(1.9%)	50人(5.1%)	20人(1.9%)	23人(2.4%)
	年に数回	146人(12.0%)	102人(10.3%)	97人(9.3%)	83人(8.8%)
	月に数回	498人(41.1%)	337人(34.2%)	411人(3.9%)	454人(48.2%)
	毎 日	545人(44.9%)	496人(50.4%)	517人(49.5%)	382人(40.6%)
	計	1,213人(100 %)	985人(100 %)	1,045人(100 %)	942人(100 %)

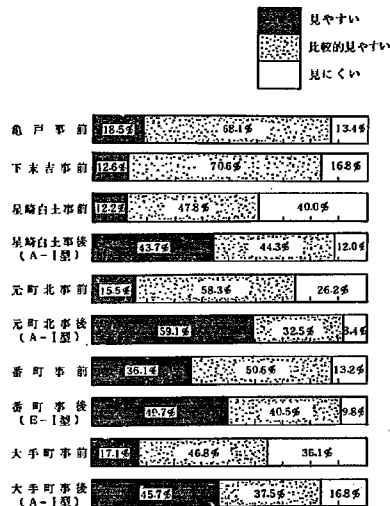
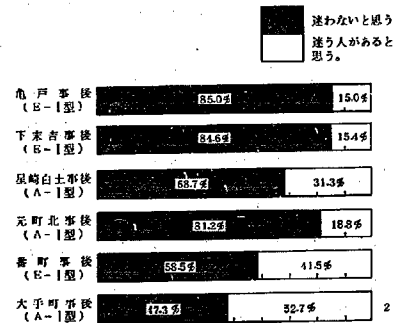


図-3 「あなたは～交差点の案内標識を見やすいと思いますか」(視認性)



(注) 亀戸交差点、下末吉交差点については、答えの形式が「■ 余り迷わないと思う、□ 迷う人が多いと思う」となっている。

図-4 「あなたは～交差点の案内標識をはじめての人が走行しても迷わないと思いますか」

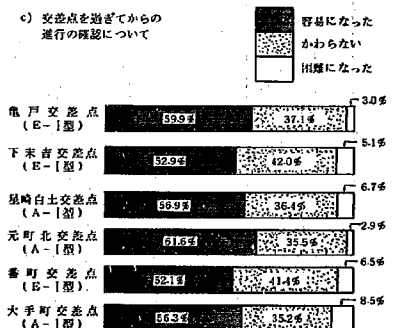
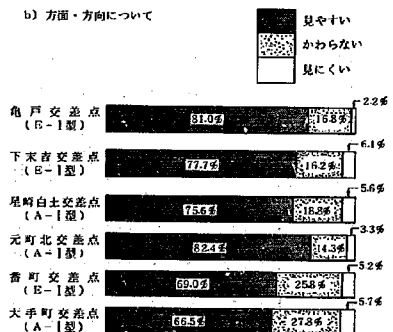
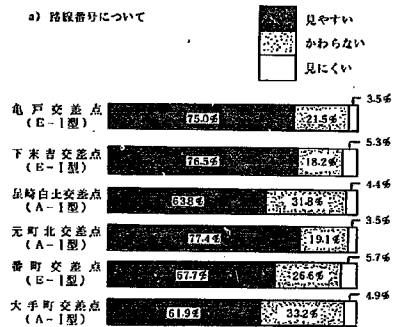


図-5 「以前の案内標識に比べてどのよう な点に気がつきましたか」

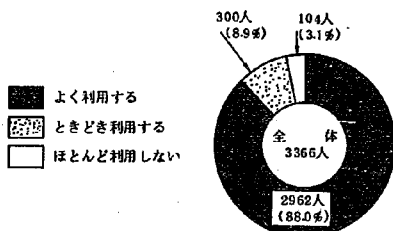


図-6 「あなたは、仕事又は旅行で知らない土地に、自動車を運転して行ったとき、道路標識(案内標識)を利用しますか」

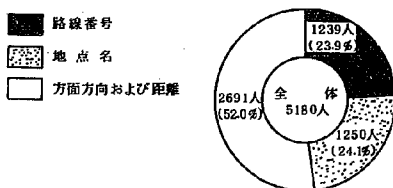


図-7 「案内標識の何を確認しながら走行していますか」

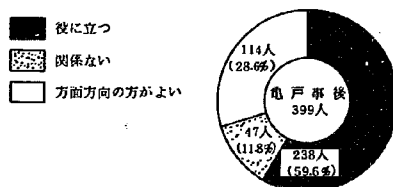
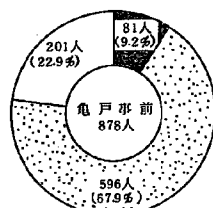
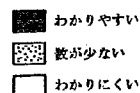
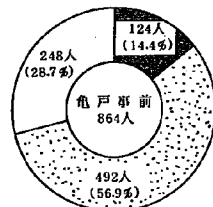
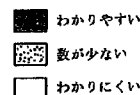


図-8 「案内標識に路線番号を多く使っていますが、路線番号は役に立ちますか」

1) 路線番号について



2) 方面・方向について



3) 地名 点

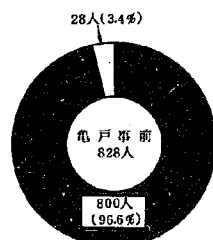
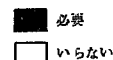


図-9 「あなたは、仕事又は旅行で知らない土地に、自動車を運転して行ったとき、案内標識について気がついたことに答えて下さい」

4. ま と め

今回の交通量調査、車線変更回数とその位置調査からは、路線番号優先系統方式の案内標識群の効果を明確に把握することが困難であったが、これらについては現在ビデオカメラによる追跡調査などを実施、解析中でもあり、さらに検討をすすめていくつもりである。

わが国のドライバーが見知らぬ土地を走行する際には路線番号(経路)よりも方面方向および距離にウェイトをおいている。これは、わが国のドライバーが方面方向優先の案内方式に慣れてしま

っているためによるものと思われる。しかし、方面方向案内が2で述べた問題点があり、かつわが国のドライバーが路線番号案内の有用性を認めていること（図-8）を考え合わせると、わが国においても路線番号を主体として案内方式への切りかえが望まれる。路線番号案内優先の方式にするには、それに伴う道路番号制の徹底と道路マップの整備が必要であり、そういった問題を解決しておかねば、交差点に路線番号優先の案内標識を設置しても、さほどの効果は期待できないであろう。

標識を108タイプのものにし、予告→指示誘導→確認の流れにしたがって系統的に配置した効果はかなりあったものと思われる。特に、A-1型の元町北交差点の改良標識群について評価が高かったようである。また、路線番号優先系統方式の案内標識群としてA-1型とB-1型（純粋な米国方式）の2つのパターンを今回の調査対象としたが、これら2つの型に大きな差は認められないようである。

今回の調査対象交差点を通るドライバーのほとんどが土地不案内な者でなかったため、今後は案内標識を必要とする交通がもっと多いと思われる地方部の交差点を調査地点に選定して同様の調査を行う予定である。

III 108標識のデザインに関する考察

1. 実験目的

交差点における案内標識は105標識から108標識に比重がかかってきている。その108標識のデザインについては、標識令に定められているが、その定められた寸法によると、矢印の比重がかなり大きく、文字とのバランスが悪いという感じをいなめない。

本来、矢印は形だけで容易に意味がわかるものであるもので、できるだけ文字に重点を置いたものにすべきではないと思われる。そこで、標識令に定められているデザインのもの、それと同じ大きさの板に標識令に定められているものより大きな文字と小さな矢印をデザインしたものについて見え方の違いを検討してみようとするものである。

2. 実験方法

2.1 実験に使用した標識

実験に使用した標識は次の5種類である。なお、色は青地に白(文字、矢印)である。

- ① 1-20-S …標識令に定められた寸法、文字高20cm。(200×121cm, 図-1)
- ② 1-30 …… 1-20-Sの大きさの板に30cmの文字をデザイン。(200×121cm, 図-2)
- ③ 2-30-S …標識令に定められた寸法、文字高30cm。(300×181.5cm, 図-3)
- ④ 2-35 …… 2-30-Sの大きさの板に35cmの文字をデザイン。(300×181.5cm, 図-4)
- ⑤ 2-40 …… 2-30-Sの大きさの板に40cmの文字をデザイン。(300×181.5cm, 図-5)

2.2 実験方法

- 1) 土研千葉支所構内の試験走路の路側に設置した可動式標識柱に、2.1で示した標識板を取りつけた。
 - 2) 標識板から100mの地点に輝度計を設置し、板面とその周囲の輝度を測定した。
 - 3) 各自動車走行時(20, 40, 60 km/h)において、3つの地名を明確に読み取れると判断した地点と標識との距離(判読距離)を測定した。
 - 4) 自動車走行時の見え方については、単独走行時と追従走行時(試験車は、先行車から一般に安全と思われる程度に間隔をあけて走行する)について、同一条件のもとで、判読距離を計測した。
 - 5) 標識板から140mの地点の傍にスリットカメラを設置し、追従走行時の車両間隔を測定した。
- なお、実験は雨天、曇天、強風、逆光時をさけて行い、被験者(視力0.8~1.2)は5人とした。

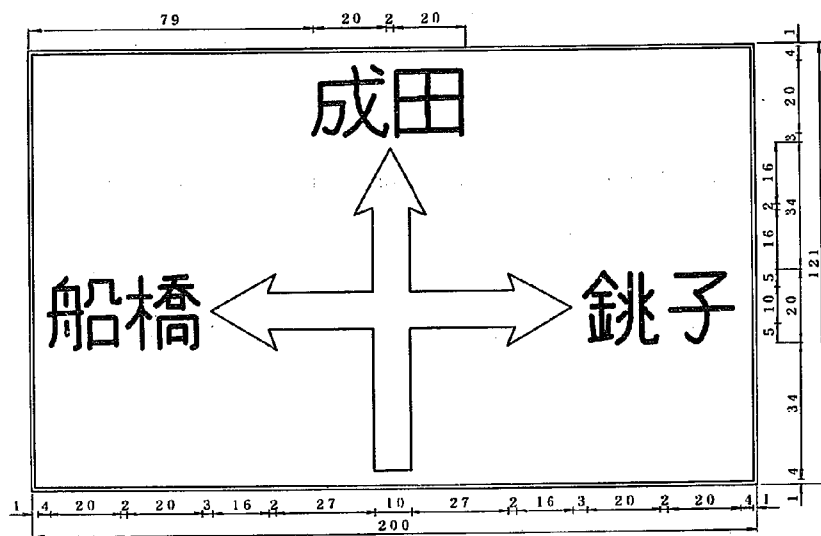


図-1 1-20-S 標識 (S: 1/20)

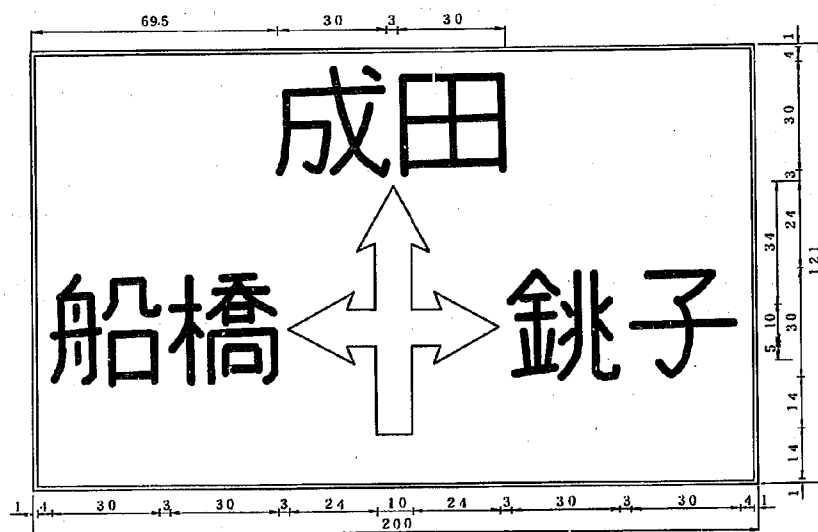


図-2 1-30 標識 (S: 1/20)

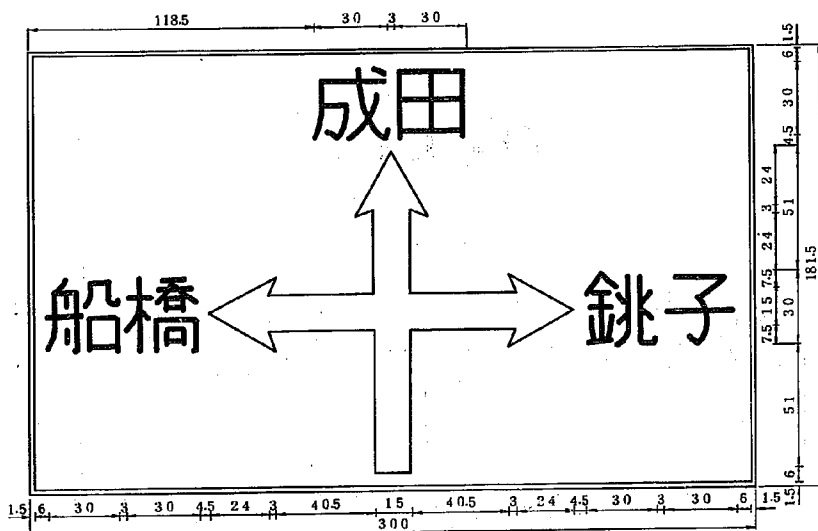


図-3 2-30-S 標識 (S:1/20)

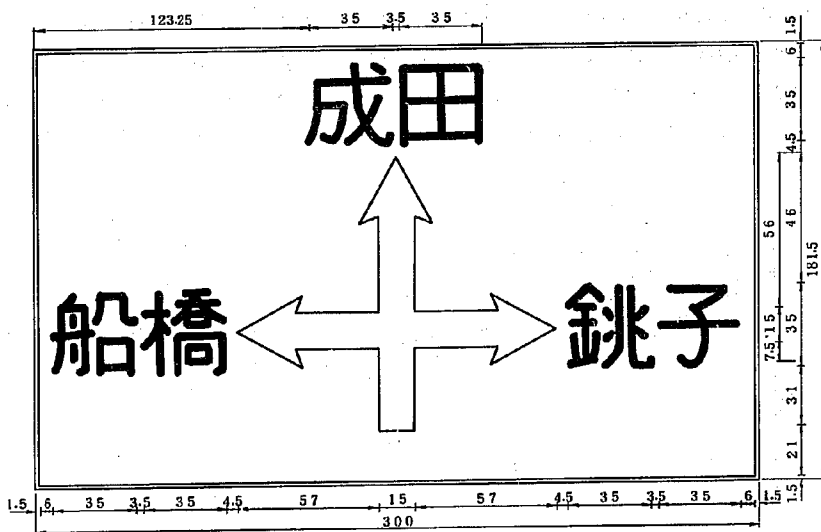


図-4 2-35 標識 (S:1/20)

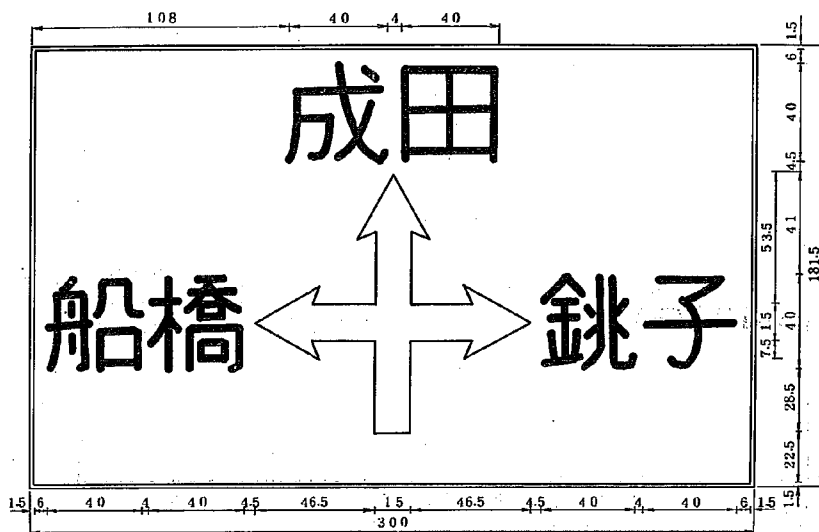


図-5 2-40 標識 (S:1/20)

3. 実験結果と考察

1-20-Sの「成田」(文字高20cm)の単独走行時20km/hの場合の判読距離を100とし、各種の標識の単独走行時のそれぞれの速度における判読距離の換算値を求めて、図-3(成田)、図-4(銚子)、図-5(船橋)に示した。これらの図から、すでに各種の実験で確認されていることであるが、5種類の標識がともに接近速度が大きくなるにつれて判読距離が小さくなっており、字

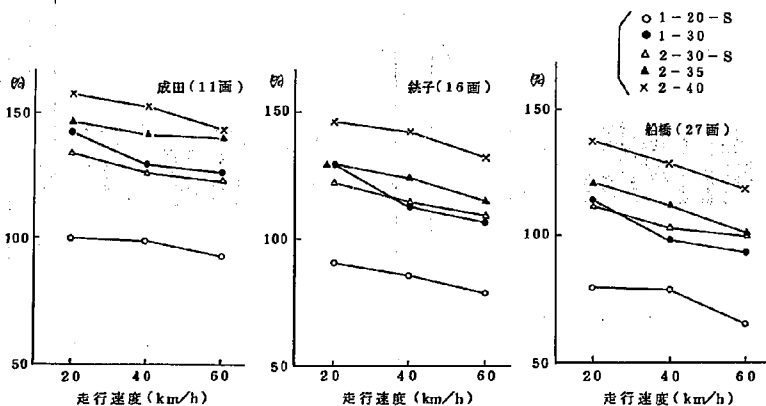


図-6 「成田」の判読距離

図-7 「銚子」の判読距離

図-8 「船橋」の判読距離

画数によっても大きく影響されることがわかる。

実際の道路においては、他の車両に追隨して走行しているケースが多く、この場合の前方を走行する車の存在が判読距離にどのような影響を及ぼすかを各標識ごとに調べるために、前方に一定の速度で走行している車の後から実験車を走行させ判読距離を測定した。車頭間隔は、安全と判断した間隔をとるように指示したが、個人差がありかなりのばらつきがみられた。

図-9は、単独走行時(20km/h)の1-20-S、「成田」の判読距離を100とした場合の各種標識のそれぞれの速度における判読距離の換算値をプロットしたものである。

この結果、どのデザインの標識についても、追隨走行時の判読距離は、単独走行時に比べ全般的に若干小さい傾向にあることが認められよう。

図-3～図-5より標識板の大きさが200×121(cm)である1-20-S、1-30とでは、文字高の大きい1-30の方が判読距離が大きく、標識板の大きさが300×181.5(cm)である2-30-S、

2-35、2-40とでは、文字高の大きい2-40から順に判読距離が小さくなっているのがわかる。また、文字高が同じである1-30と2-30-Sは標識板の大きさと、矢印と文字のバランスが異なっているが、判読距離はほぼ同じであり、現在の標識令で定められているデザインが視認性、経済性の点で必ずしも妥当なものではないといえよう。

4. 今後の課題

- 1) 今回の実験は順光時に行ったが、順光時においても標識板とその周辺の輝度対比が大きく変化するので、一定の条件下で行える室内標識実験も考えてゆかねばならないであろう。
- 2) 実際の現場で行った標識実験の結果と試験走路や室内で行った標識実験の結果とを比較検討していき、両者の相関性についてもつめていく必要がある。
- 3) 過去に行われた標識の見え方に関する研究の成果をとりまとめ、整理し標識の設置計画に役立つマニュアルのようなものを作成しておく必要がある。

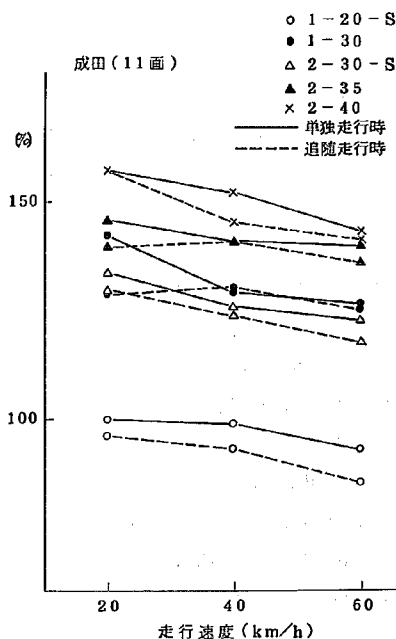


図-9 単独走行時および追隨走行時の判読距離

あ と が き

この調査研究は、案内標識に関する試験調査のパイロットスタディでもあり今後の一連の調査を軌道にのせる意味において、共同研究者である関東地建、中部地建、四国地建の方々の多大な尽力と助言を得たことを記して、感謝の意を表します。

参 考 文 献

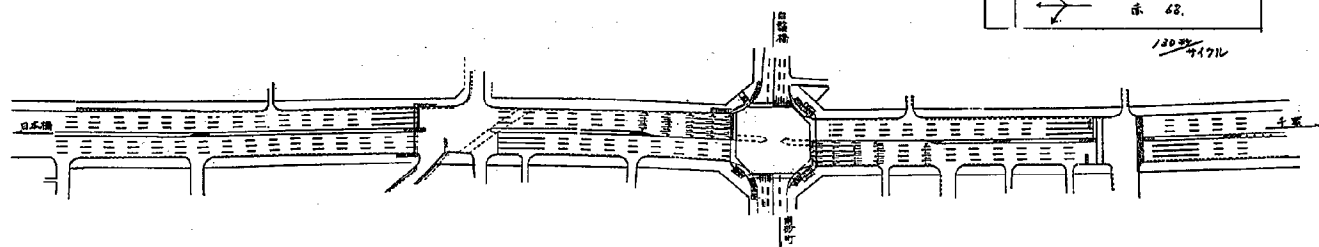
- 1) 枝村俊郎；“案内標識の文字の大きさについて”第16回直轄技術研究発表会，昭和37年11月
- 2) 建設省土木研究所，日本道路公団；“道路標識に関する実験報告”，昭和34年3月
- 3) 伊吹山四郎，枝村俊郎；“道路標識実験について”日本道路会議論文集，昭和34年
- 4) 伊吹山四郎，枝村俊郎；“道路標識の見やすさ”土木技術資料，1962年6月
- 5) 伊吹山四郎，枝村俊郎；“漢字を使用した道路標識の視認距離について”，日本道路会議論文集，昭和36年
- 6) 伊吹山四郎，枝村俊郎；“標識試験結果について”日本道路会議論文集，昭和38年
- 7) 枝村俊郎，三上市蔵；“道路標識を読む速さに関する室内実験”，土木技術資料，1963年4月
- 8) 枝村俊郎，森 喜男；“高速走行と視力に関する小実験”，日本道路会議論文集，昭和40年
- 9) 市原 薫，枝村俊郎，森 喜男；“道路標識用指向性反射材料試験について”1964年6月
- 10) 伊吹山四郎，佐藤和夫；“道路標識に関する基礎実験”，道路，1960年6月
- 11) 木倉正美；“標識の統一化とシンボル化”，交通工学，1973年増刊号
- 12) 日本交通政策研究会；“道路案内システムに関する提言（その1）”，1974年8月
- 13) 花井省三他；“案内標識の改善による交通流の変化について”，日本道路会議論文集，昭和48年

付 録

- (1) 調査地点現況図
- (2) 案内標識事前事後対照表
- (3) 交通量(方向別, 車線別)事前, 事後対照表
- (4) 車線変更回数とその位置
- (5) アンケート調査結果
- (6) デザイン別速度別判読距離
- (7) 輝度観測結果(実験用標識板)

(1) 調査地点現況図

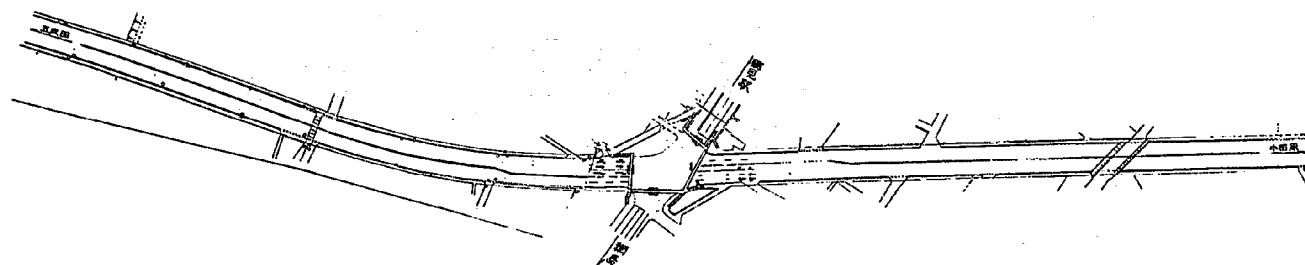
亀戸交差点現況図



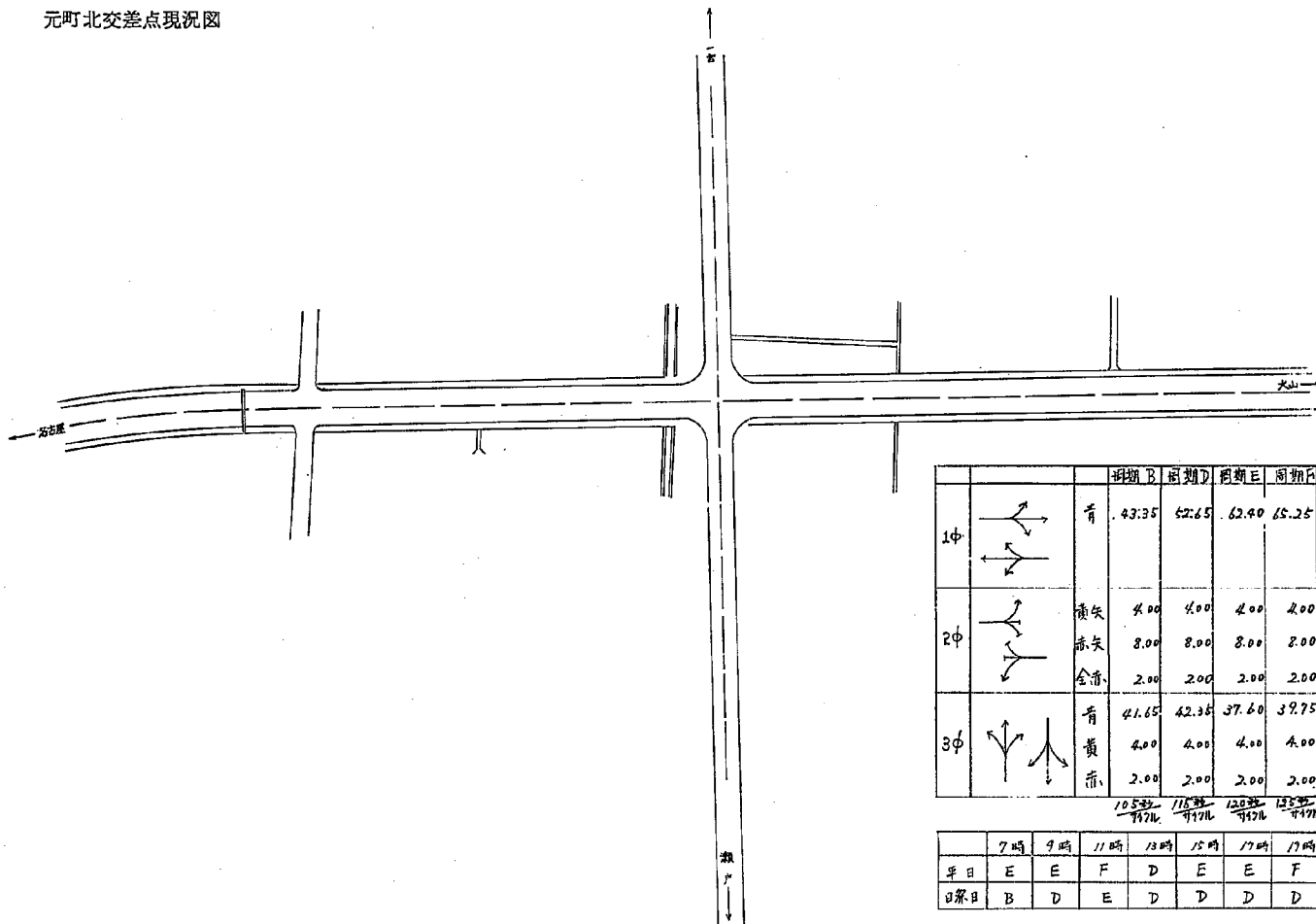
1φ		青 黄 赤	56. 4. 72.
2φ		青 黄 赤	58 4. 68.

120 25
74716

下末吉交差点現況図



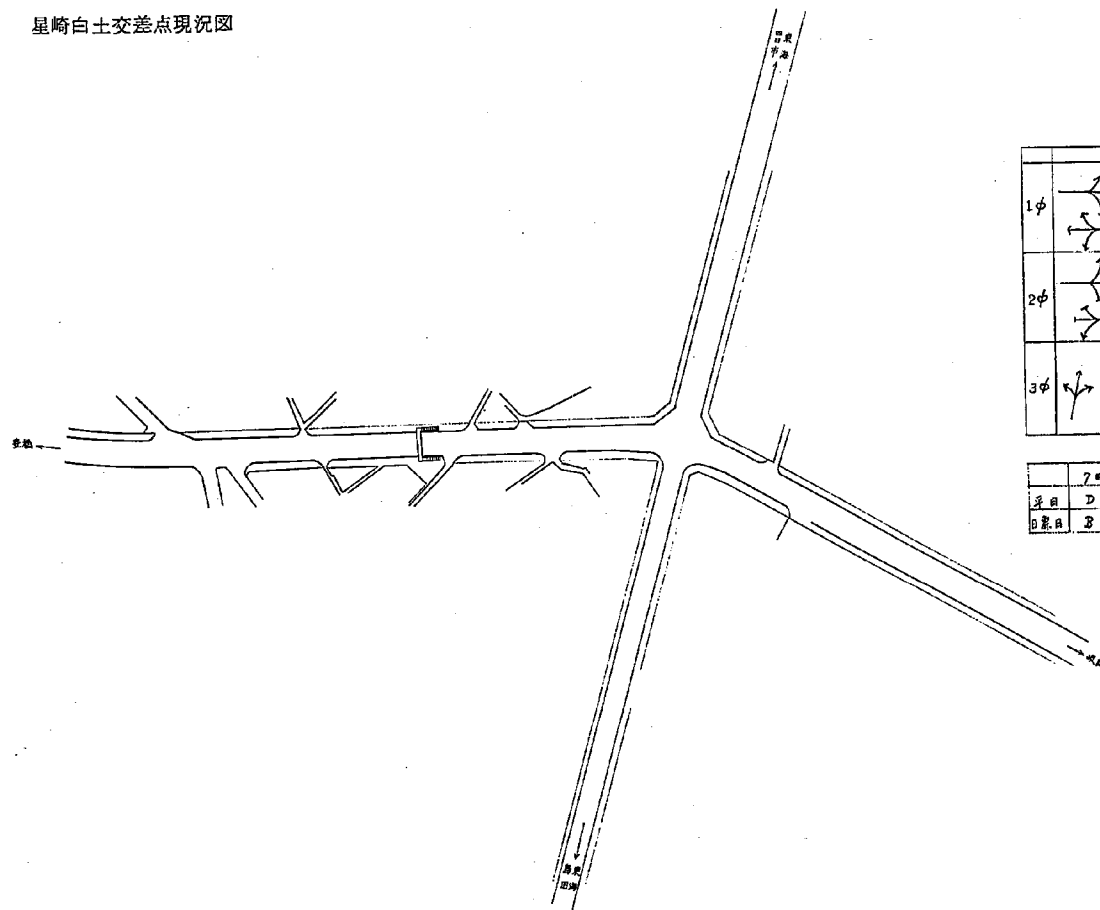
元町北交差点現況図



			前期B	前期D	前期E	前期F
1φ		青	43.35	52.65	62.40	65.25
2φ		青矢	4.00	4.00	4.00	4.00
		赤矢	8.00	8.00	8.00	8.00
		全赤	2.00	2.00	2.00	2.00
3φ		青	41.65	42.35	37.60	39.75
		黄	4.00	4.00	4.00	4.00
		赤	2.00	2.00	2.00	2.00
			105.35 99.75	116.35 99.75	120.00 99.75	125.00 99.75

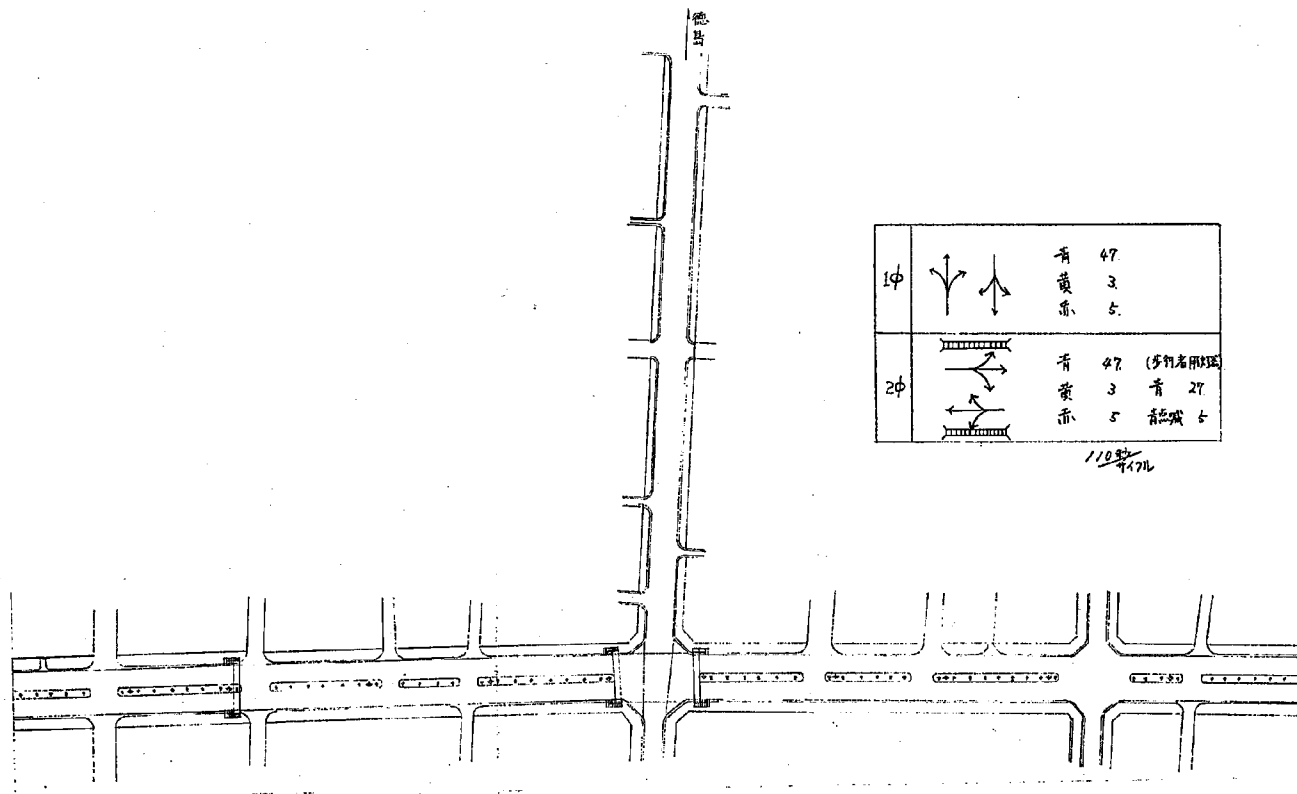
	7時	9時	11時	13時	15時	17時	19時
平日	E	E	F	D	E	E	F
日祭日	B	D	E	D	D	D	D

星崎白土交差点現況図

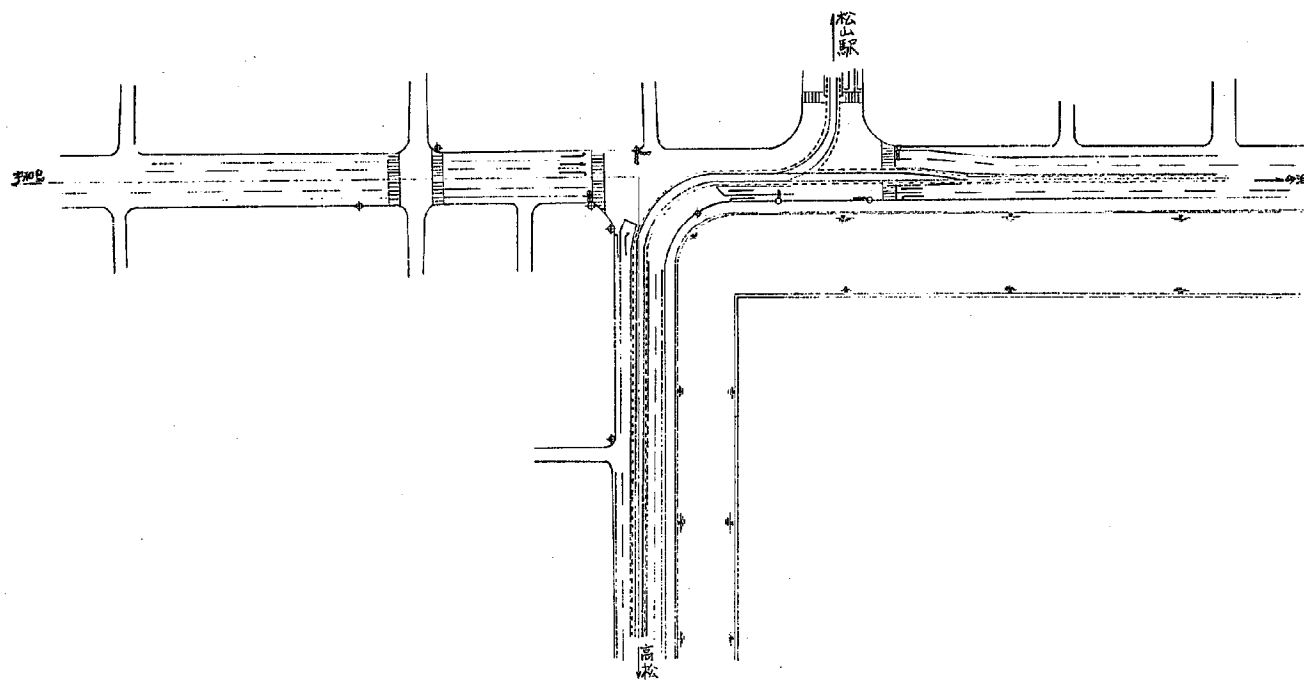


			前期B	前期D	前期E	前期F
1φ		青	48.45	48.45	52.55	52.65
2φ		黄矢 赤矢 全赤	5.00 13.00 3.00	5.00 13.00 3.00	5.00 13.00 3.00	5.00 13.00 3.00
3φ		青 黄 赤	18.55 5.00 3.00	18.55 5.00 2.00	22.45 5.00 2.00	22.35 5.00 2.00
			25.25 41.75	9.50 41.75	10.52 41.75	11.52 41.75
	7時	9時	11時	13時	15時	17時
平日	D	E	E	D	E	D
日曜日	D	D	D	D	D	D

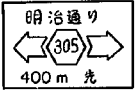
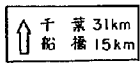
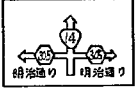
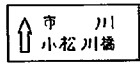
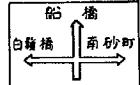
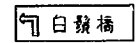
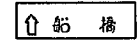
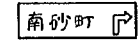
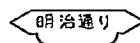
番町交差点現況図



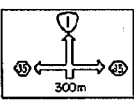
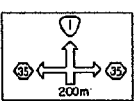
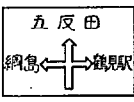
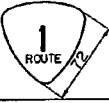
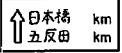
大手町交差点現況図

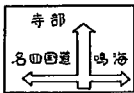
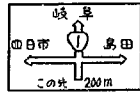
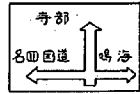
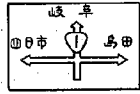
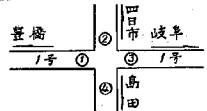
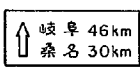


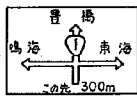
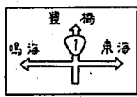
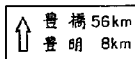
(2) 案内標識事前事後対照表

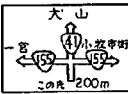
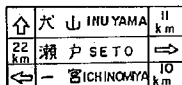
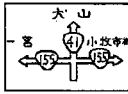
電力変換点 (日本橋 → 千葉)						
事前調査			事後調査			
設置位置	標識の種類	標識の大きさ	設置位置	標識の種類	標識の大きさ	
(m) 493	118	 585 x 56	399	 400 m 先	150 x 240	
399	106-A	 140 x 350				
204	118	 58.5 x 56	204	 明治通り	180 x 265	
	108 2-B	 80 x 135	33	108-2-A	 150 x 240	
33	108-2-A	 150 x 240				
0	118	 585 x 56				
	108-2-B	 80 x 180				
		 80 x 180				
		 80 x 180				
0	119-B	 34 x 134				

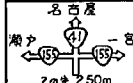
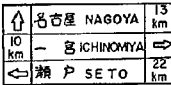
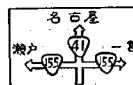
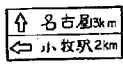
		日本橋 ③ 白 鳥 橋 千 里 14号① ④ 南 砂 町					
185	11402-A	水神森	40 x 115	48	118		90 x 86.5
				175	106-A		↑ 千 葉 31km 船 橋 15km

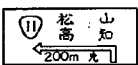
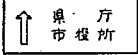
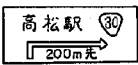
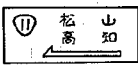
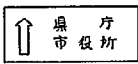
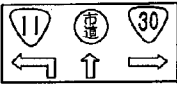
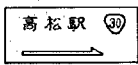
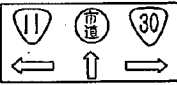
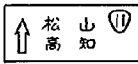
下米吉交差点 (③ →)								
事前調査				事後調査				
設置位置 (m)	標識の種類	標識板の 大きさ (cm)	設置位置 (m)	標識の種類	標識板の 大きさ (cm)			
390	118		72 × 69	390	118		72 × 69	
—	—	—	—	315	108-A		250 × 350	
90	108 2-A		160 × 295	225	108-A		250 × 350	
—	—	—	—	90	108 2-A		160 × 295	
0	118		72 × 69	—	—	—	—	
五反田 1号 ① ② 鶴見駅 小田原 ③ 1号 ④ 網島								
→ ①	—	—	—	→ ①	165	118		72 × 69
—	—	—	—	238	106-A		110 × 240	

星崎交差点 (①—)						
事前調査				事後調査		
設置位置	標識の種類		標識板の大きさ	設置位置	標識の種類	標識板の大きさ
(m)			(cm)	(m)		
142				303 114の2-B 247		128 x 40
134	118		72 x 69	212 108 3		270 x 350
				142		
				134 118		72 x 69
				34 108 3		230 x 350
						
③				③ 73 118		865 x 90
				196 106-A		124 x 268

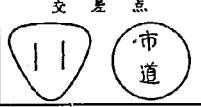
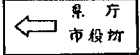
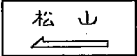
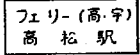
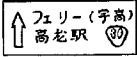
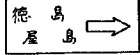
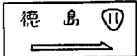
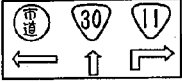
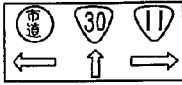
墨崎交差点 (③→)							
事前調査				事後調査			
設置位置	標識の種類		標識板の大きさ	設置位置	標識の種類	標識板の大きさ	
			(m) 227	108の3		(cm) 270x350	
			47	108の3		230x350	
<u>豊橋</u> 1号① ② 四日市 ③ 1号 ④ 島田 <u>岐阜</u> 1号							
145	① 118		72 x 69	145	① 118		72 x 69
			247 303	114 2-B		128 x 40	
			367	106-A		124x268	

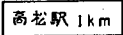
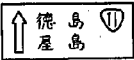
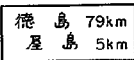
元町北交差点 (① —)					
車 前 調 査			車 後 調 査		
設置位置	標 識 の 種 類	標識板の大きさ	設置位置	標 識 の 種 類	標識板の大きさ
(m) 239	118		(m) 239	118	
90	118	 	162	108の3	
45	118	  	90	118	 
23	105-A		45	118	  
			23	108の3	
右折 41号 ① ⑤ 155号 瀬戸 ② 41号 大山					
③ 70	118		③ 70	118	
②			② 70	118	
④ 85	118		④ 85	118	

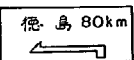
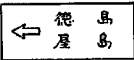
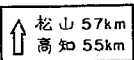
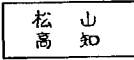
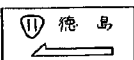
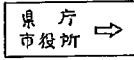
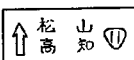
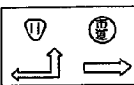
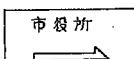
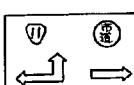
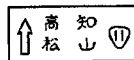
元町北交差点 (③→)						
事前調査			事後調査			
設置位置	標識の種類	標識板の大きさ (cm)	設置位置	標識の種類	標識板の大きさ (cm)	
(m) 103	118	 100m 先	(m) 261	108の3	 名古屋 瀬戸 ← 155 → 一宮 2の先 250m	(cm) 270x350
32	118	  ↑	72x69	103 118	 100m 先	72x69
28	105-A	 ↑ 名古屋 NAGOYA 13 km 一宮 ICHINOMIYA 瀬戸 SETO 22 km	40x105	32 118	  ↑	72x69
				28 108の3	 名古屋 瀬戸 ← 155 → 一宮	230x350
名古屋 41号① 155号の③ 犬山 41号						
① 32	118		72x69	① 32 118		72x69
249	118		72x69	141 105-B	 ↑ 名古屋3km ← 小牧駅2km	134x320
				249 118		72x69
④ 80	118		72x69	④ 80 118		72x69
②				② 75 118		865x90

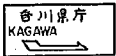
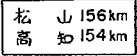
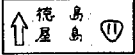
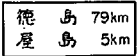
市町交差点 (① —)						
事前調査				事後調査		
設置位置	標識の種類	標識板の大きさ	設置位置 (m)	標識の種類	標識板の大きさ (cm)	
90	108-A		185 x 120	110	交差点 30	120 x 120
	108-A		233 x 120	40	108-A	233 x 140
	108-A		185 x 120		県庁市役所	165 x 140
15	108-A		233 x 140		フェリー(高-宇) 高松駅	233 x 140
	108-A		165 x 140	20		300 x 150
	108-A		233 x 140			
0	114 2-A		126 x 60			
高松山 11号 ① ③ 高松駅 30号 ② ① 11号 徳島県						
③				③ 0		300 x 150
75	106-A		150 x 62	② 118		120 x 120

120	114-A	香川県庁 KAGAWA	104 x 164	172	108-A	松山 156km 高知 154km	
90	114 2-A	徳升町	126 x 60				
④ 0	118	30	90 x 86	80	④	30	120 x 120
	114 2-A	香町	126 x 60	50	114の2-A	高松駅 1km	237 x 100.5
95	118	30	90 x 86				
	114 2-A	香町-丁目	126 x 60				

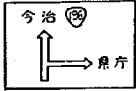
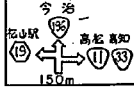
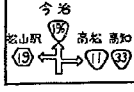
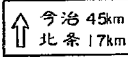
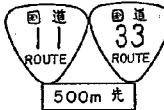
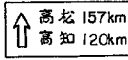
香町交差点 (②——)						
事前調査			事後調査			
設置位置	標識の種類	標識の大きさ	設置位置	標識の種類	標識の大きさ	
(m) 100	114-A 	(cm) 104 x 164	(m) 142		240 x 120	
90	114a2-A 	126 x 60	38	108-A 	233 x 140	
15	108a2-B 	233 x 140			165 x 140	
		165 x 140			233 x 140	
		233 x 140	5		300 x 150	
0	118 	126 x 60				
	114a2-A 	126 x 60				
高知・松山 11号 ① ② 高松駅 30号						
④ 0	118 	90 x 86	④ 0		300 x 150	
	114a2-A 	126 x 60	49	118 	120 x 120	

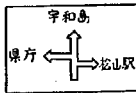
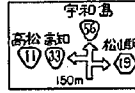
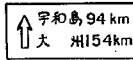
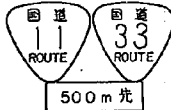
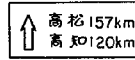
O	118		90 x 86	86	106-A		237 x 100.5
	114 2-A		126 x 60				
	① 45		233 x 140	① 63			120 x 120
				40	106-A		233 x 140

番町交差点 (④ —)						
事前調査				事後調査		
設置位置	標識の種類	標識板の大きさ	設置位置	標識の種類	標識板の大きさ	
(m) 100	118 11402-A	 	(cm) (m) 90 x 86 206 126 x 60	 	240 x 120	
	105-C		233 x 140	76 10802-B		185 x 120
	106-A		233 x 140			165 x 120
15	10802-B		185 x 120			233 x 120
			233 x 120	15		240 x 150
			165 x 120			
0	118 11402-A	  	90 x 86 60 x 159			
高知松山 11号② ③ 新松原 ④ 30号 ① 徳島 17号						
② 0	118 11402-A	 	90 x 86 126 x 60	② 15		240 x 150
80	106-A			63 118		90 x 86

100	114-A		233 x 140	10	108		
① 80			233 x 140	① 40	108		
	11402-A		126 x 60	63	118		90 x 85

大分町交差点 (①→)						
事前調査				事後調査		
設置位置	標識の種類	標識の大きさ (cm)	設置位置	標識の種類	標識の大きさ	
27	108-3	120x247.5	145	108-A	213x300	
			27	108の3	180x290	
宇和島 56号② 商 松 ② 松山駅 ③ 196号 今治						
② 42	118	72x69	② 42	118	72x69	
		143	106-A		93x225	
③ 0	114-A	80x124	③ 60	118	72x69	
8	118	72x69	170	106-A	93x225	

大子町交差点 (2—)							
事前調査			事後調査				
設置位置	標識の種類	標識板の大きさ	設置位置	標識の種類	標識板の大きさ		
(m) 10	108-2-A		(cm) 180x2475	(m) 140	108-A		(cm) 213x300
	114-A		(cm) 80x124	35	108-3		(cm) 180x290
							
③ 8	118		72 x 69	③ 60	118		72 x 69
				170	106-A		93 x 225
①				① 48	118		72 x 69
				100	106-A		93 x 225

大子町交差点 (③→)							
事前調査			事後調査				
設置位置	標識の種類	標識の大きさ	設置位置	標識の種類	標識の大きさ		
40	108-A		(m) 150	108-A		213x300	
			40	108の3		180x290	
宇和島 56号① 松山駅 ② 今治 ③/196号							
② 42	118		72 x 69	② 42	118		72 x 69
				14.3	106-A		93x225
①				① 48	118		90 x 86
				100	106-A		93 x 225

(3) 交通量(方向別, 車線別)事前, 事後対照表

東京都亀戸交差点

観測年月日 事前 49.12.13 (平日) 7時~19時
事後 50. 3.19

流入路	流入交通量	車線名	方向	方向別交通量	車種別交通量			左右折率 (%)	大型車率 (%)
					大型	小型	二輪		
1	19,015 19,199	第1車線	2	1,692	125	1,487	80	8.9	7.4
				1,741	148	1,519	74	9.1	8.5
			3	609	90	279	240	—	14.8
				699	72	236	391	—	10.3
			4	0	0	0	0	0	0
				3	0	1	2	0	0
		第2車線	2	269	69	200	0	1.4	25.7
				20	7	12	1	0	35.0
			3	4,970	675	4,117	118	—	13.6
				5,226	721	4,395	110	—	13.8
			4	1	0	1	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
		第3車線	2	2	0	2	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
			3	5,790	749	5,024	17	—	12.9
				5,399	819	4,544	36	—	15.2
			4	1	0	1	0	0	0
				1	0	1	0	0	0
		第4車線	2	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
			3	4,116	585	3,530	1	—	14.2
				4,038	694	3,330	14	—	17.2
			4	26	0	23	3	0.1	0
				28	2	21	5	0.5	7.1
		第5車線	2	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
			3	2	0	2	0	—	0
				0	0	0	0	—	0
			4	1,537	461	1,056	20	8.1	29.9
				2,044	518	1,500	26	10.6	25.3
3	26,062 26,429		4	1,703	162	1,488	53	6.5	9.5
				1,729	171	1,489	69	6.5	9.9
			1	21,391	1,780	18,948	663	—	8.3
				21,674	1,929	19,095	650	—	8.9
			2	2,968	408	2,504	56	11.4	13.7
				3,026	455	2,509	62	11.4	15.0

(注) 車線名は歩道側より第1車線, 第2車線……とする。

東京都 亀戸交差点

観測年月日 事前 49.12.15 (休日) 7時~19時
事後 50. 3.21

流入路	流入交通量	車線名	方向	方向別交通量	車種別交通量			右左折率 (%)	大型車 流入率
					大型	小型	二輪		
1	16,643 15,329	第1車線	2	1,815	56	1,659	100	10.9	3.1
				1,408	51	1,258	99	9.2	3.6
			3	427	21	95	311	-	4.9
				398	24	145	229	-	6.0
			4	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
		第2車線	2	31	2	29	0	0.2	6.5
				89	7	82	0	0.6	7.9
			3	3,656	363	3,139	154	-	9.9
				4,014	381	3,499	134	-	9.5
			4	0	0	0	0	0	0
				26	3	23	0	0.2	11.5
		第3車線	2	2	0	2	0	0	0
				1	0	1	0	0	0
			3	5,460	190	5,236	34	-	3.5
				4,916	323	4,553	40	-	6.6
			4	1	0	1	0	0	0
				1	0	1	0	0	0
		第4車線	2	2	0	1	1	0	0
				8	0	7	1	0.1	0
			3	3,570	188	3,374	8	-	5.3
				2,908	228	2,660	20	-	7.8
			4	63	1	54	8	0.4	1.6
				3	0	3	0	0	0
		第5車線	2	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
			3	0	0	0	0	-	0
				1	0	1	0	-	0
			4	1,616	313	1,268	35	9.7	19.4
				1,556	361	1,159	36	10.2	23.2
3	23,369 22,255		4	1,359	25	1,302	32	5.8	1.8
				1,205	56	1,097	52	5.4	4.6
			1	18,756	539	17,609	608	-	2.9
				18,026	1,203	16,337	486	-	6.7
			2	3,254	245	2,972	37	13.9	7.5
				3,024	284	2,688	52	13.6	9.4

(注) 車線名は歩道側より第1車線、第2車線……とする。

横浜市下末吉交差点

観測年月日 事前 49.12.3 (平日) 7時~19時
事後 50.9.2

流入路	流入交通量	車線名	方向	方向別交通量	車種別交通量			右左折率 (%)	大型車 流入率 (%)
					大 型	小 型	二 輪		
1	18,337 18,808	第1車線	2	1,799	193	1,573	33	9.8	10.7
				1,760	199	1,507	54	9.4	11.3
			3	4,121	426	3,573	122	—	10.3
				4,561	307	4,020	234	—	6.7
		第2車線	2	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
			3	5,373	983	4,354	36	—	18.3
				7,989	1,300	6,639	50	—	16.3
		第3車線	3	3,479	260	3,200	19	—	7.5
				1,062	116	932	14	—	10.9
			4	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
		第4車線	3	0	0	0	0	—	0
				0	0	0	0	—	0
			4	3,565	385	3,147	33	19.4	10.8
				3,436	399	2,979	58	18.3	11.6
3	18,621 19,210	第1車線	4	1,635	401	1,207	27	8.8	24.5
				1,886	475	1,363	48	9.8	25.2
			1	2,843	348	2,368	127	—	12.2
				3,568	530	2,829	209	—	14.9
		第2車線	4	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
			1	7,324	1,221	6,064	39	—	16.7
				6,448	1,250	5,124	74	—	19.4
		第3車線	1	4,249	278	3,951	20	—	6.5
				4,885	718	4,139	28	—	14.7
			2	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
		第4車線	1	0	0	0	0	—	0
				0	0	0	0	—	0
			2	2,570	357	2,186	27	13.8	13.9
				2,423	374	2,006	43	12.6	15.4

注 車線名は歩道側より第1車線、第2車線……とする。

横浜市下末吉交差点

観測年月日 事前 49.12. 1 (休日) 7時~19時
事後 50. 8. 31

流入路	流入交通量	車線名	方向	方向別交通量	車種別交通量			右左折率 (%)	大型車 流入率 (%)
					大 型	小 型	二 輪		
1	13,802 12,801	第1車線	2	978	56	869	53	7.1	5.7
				959	46	874	39	7.5	4.8
			3	1,881	117	1,587	177	—	6.2
				2,267	114	1,787	366	—	5.0
		第2車線	2	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
			3	7,046	157	6,787	102	—	2.2
				6,184	202	5,888	94	—	3.3
		第3車線	3	1,779	52	1,688	39	—	2.9
				1,547	30	1,486	31	—	1.9
			4	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
		第4車線	3	0	0	0	0	—	0
				0	0	0	0	—	0
			4	2,118	62	1,990	66	15.3	2.9
				1,844	32	1,752	60	14.4	1.7
3	12,534 13,472	第1車線	4	1,210	50	1,112	48	9.7	4.1
				1,234	34	1,140	60	9.2	2.8
			1	1,842	114	1,518	210	—	6.2
				1,824	127	1,350	347	—	7.0
		第2車線	4	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
			1	4,301	118	4,163	20	—	2.7
				5,907	239	5,520	148	—	4.0
		第3車線	1	3,396	95	3,229	72	—	2.8
				2,798	62	2,702	34	—	2.2
			2	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
		第4車線	1	0	0	0	0	—	0
				0	0	0	0	—	0
			2	1,785	179	1,562	44	14.2	10.0
				1,709	177	1,479	53	12.7	10.4

(注) 車線名は歩道側より第1車線、第2車線、……とする。

小牧市元町北交差点

観測年月日 事前 49.11.22 (平日) 7時~19時
 事後 50. 3.28

流入路	流入交通量	車線名	方向	方向別交通量	車種別交通量			右左折率 (%)	大型車 混入率 (%)
					大 型	小 型	二 輪		
1	16,037 15,904	左 車 線	2	973	163	783	27	6.1	16.8
				841	140	693	8	5.3	16.6
			3	6,763	1,714	4,992	57	-	25.3
				6,620	1,454	5,110	56	-	22.0
		右 車 線	3	5,603	1,104	4,492	7	-	19.7
				5,744	870	4,867	7	-	15.1
			4	2,698	520	2,159	19	16.8	19.3
				2,699	523	2,160	16	17.0	19.4
3	14,805 14,554	左 車 線	4	701	135	561	5	4.7	19.3
				860	117	730	13	5.9	13.6
			1	6,506	1,608	4,823	75	-	24.7
				6,368	1,374	4,923	71	-	21.6
		右 車 線	1	6,286	1,098	5,183	5	-	17.5
				5,950	886	5,059	5	-	14.9
			2	1,312	472	838	2	8.9	36.0
				1,376	426	946	4	9.5	31.0

観測年月日 事前 49.11.23 (休日) 7時~19時
 事後 50. 3.30

1	15,922 14,967	左 車 線	2	872	43	807	22	5.5	4.9	
				914	17	889	8	6.1	1.9	
			右 車 線	3	6,794	515	6,179	100	—	7.6
					6,242	285	5,899	58	—	4.6
		右 車 線		3	6,062	432	5,607	23	—	7.1
					5,822	207	5,599	16	—	3.6
4	2,194		290	1,875	29	13.8	13.2			
	1,989		114	1,854	21	13.3	5.7			
3	14,380 13,605	左 車 線	4	919	56	839	24	6.4	6.1	
				1,087	35	1,045	7	8.0	3.2	
			1	6,246	550	5,574	122	—	8.8	
				5,687	316	5,319	52	—	5.6	
		右 車 線	1	5,964	432	5,508	24	—	7.2	
				5,464	194	5,260	10	—	3.6	
			2	1,251	131	1,101	19	8.7	10.5	
				1,367	66	1,288	13	10.0	4.8	

名古屋市星崎白土交差点

観測年月日 事前 49.11.25 (平日) 7時~19時
事後 50. 3.24

流入路	流入交通量	車線名	方向	方向別交通量	車種別交通量			右左折率 (%)	大型車 流入率 (%)
					大型	小型	二輪		
1	16,971 16,146	左車線	2	1,621	189	1,398	34	9.6	11.7
				1,734	202	1,495	37	10.7	11.6
			3	6,967	752	5,995	220	—	10.8
				6,652	737	5,639	276	—	11.0
		右車線	3	7,838	535	7,291	12	—	6.8
				7,143	463	6,660	20	—	6.5
			4	545	78	458	9	3.2	14.3
				617	88	525	4	3.8	14.3
3	18,952 16,064	左車線	4	1,015	90	890	35	5.4	8.9
				786	51	707	28	4.9	6.5
			1	10,719	1,636	8,851	232	—	15.3
				9,293	847	8,221	225	—	9.1
		右車線	1	2,673	284	2,380	9	—	10.6
				2,298	123	2,157	18	—	5.4
			2	4,545	733	3,765	47	24.0	16.1
				3,687	333	3,317	37	23.0	9.0

観測年月日 事前 49.11.25 (休日) 7時~19時
事後 50. 3.24

1	10,806 12,044	左車線	2	1,100	30	1,028	42	10.2	2.7
				1,179	36	1,114	29	9.8	3.1
			3	4,234	177	3,859	198	—	4.2
				4,797	257	4,373	167	—	5.4
		右車線	3	5,084	64	4,996	24	—	1.3
				5,538	66	5,430	42	—	1.2
			4	388	10	374	4	3.6	2.6
				530	27	495	8	4.4	5.1
3	13,060 13,840	左車線	4	1,036	14	990	32	7.9	1.4
				1,039	15	999	25	7.5	1.4
			1	6,879	276	6,390	213	—	4.0
				7,560	274	7,106	180	—	3.6
		右車線	1	2,089	123	1,945	21	—	5.9
				1,945	48	1,879	18	—	2.5
			2	3,056	85	2,931	40	23.4	2.8
				3,296	80	3,181	35	23.8	2.4

高松市番町交差点

観測年月日 事前 49. 11. 26 (平日) 7時~19時
事後 50. 3. 25

流入路	流入交通量	車線名	方向	方向別交通量	車種別交通量			右左折率 (%)	大型車率 (%)
					大 型	小 型	二 輪		
1	12,055 12,457	左車線	2	2,555	196	2,258	101	21.2	7.7
				2,679	212	2,401	66	21.5	7.9
			3	4,685	424	3,771	490	—	9.1
				4,735	478	3,823	434	—	10.1
			4	13	4	5	4	0.1	30.8
				13	4	7	2	0.1	30.8
		右車線	2	33	6	17	10	0.3	18.2
				310	54	251	5	2.5	17.4
			3	3,106	401	2,649	56	—	12.9
				3,085	418	2,589	78	—	13.5
			4	1,663	424	1,190	49	13.8	25.5
				1,635	340	1,250	45	13.1	20.8
2	11,078 14,077	左車線	3	1,143	24	936	183	10.3	2.1
				1,299	22	1,128	149	9.2	1.7
			4	2,807	336	1,842	629	—	12.0
				3,789	409	2,685	695	—	10.8
			1	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
		中央車線	3	4	2	2	0	0	50.0
				3	0	3	0	0	0
			4	5,113	272	4,761	80	—	5.3
				6,925	334	6,463	128	—	4.8
			1	182	16	145	21	1.6	8.8
				217	37	161	19	1.5	17.1
		右車線	3	16	16	0	0	0.1	100.0
				0	0	0	0	0	0
			4	215	19	180	16	—	8.8
				153	9	138	6	—	5.9
			1	1,598	86	1,461	51	14.4	5.4
				1,691	134	1,516	41	12.0	7.9
4	13,531 14,637	左車線	1	1,966	357	1,517	92	14.5	18.2
				1,883	353	1,463	67	12.8	18.7
			2	2,734	301	1,754	679	—	11.0
				3,821	354	2,794	673	—	9.3
			3	0	0	0	0	0	0
				1	1	0	0	0	100.0
		中央車線	1	45	8	35	2	0.3	17.8
				42	5	37	0	0.3	11.9
			2	6,463	403	5,933	127	—	6.2
				6,478	368	6,008	102	—	5.7
			3	74	11	55	8	0.5	14.9
				192	78	109	5	1.3	40.6
		右車線	1	2	0	2	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
			2	480	40	422	18	—	8.3
				411	12	392	7	—	2.9
			3	1,767	293	1,416	58	13.1	16.6
				1,809	266	1,493	50	12.3	14.7

高松市番町交差点

観測年月日 事前 49.12.1 (休日) 7時~19時
事後 50.3.23

流入路	流入交通量	車線名	方向	方向別交通量	車種別交通量			右左折率 (%)	大型車率 (%)
					大型	小型	二輪		
1	9,012 9,396	左車線	2	2,310	97	2,145	68	25.6	4.2
				2,398	77	2,248	73	25.5	3.2
			3	2,695	64	2,243	198	-	2.4
				2,637	68	2,437	132	-	2.6
			4	14	4	10	0	0.2	28.6
				11	1	9	1	0.1	0.1
		右車線	2	55	5	45	5	0.6	9.1
				82	1	76	5	0.9	1.2
			3	2,516	115	2,352	49	-	4.6
				2,780	106	2,633	41	-	3.8
			4	1,422	317	1,073	32	15.8	22.3
				1,488	299	1,158	31	15.8	20.2
2	9,533 10,637	左車線	3	728	11	672	45	7.6	1.5
				632	10	572	50	5.9	1.6
			4	2,143	296	1,563	284	-	13.8
				2,224	313	1,642	269	-	14.1
			1	3	2	1	0	0	66.7
				0	0	0	0	0	0
		中央車線	3	4	1	3	0	0	25.0
				2	1	1	0	0	50.0
			4	4,462	192	4,201	69	-	4.3
				5,840	223	5,574	43	-	3.8
			1	102	5	90	7	1.1	4.9
				136	12	119	5	1.3	8.8
		右車線	3	0	0	0	0	0	0
				1	0	0	1	0	0
			4	276	4	263	9	-	1.4
				197	8	176	13	-	4.1
			1	1,815	44	1,736	35	19.0	2.4
				1,605	72	1,492	41	15.1	4.5
4	11,750 11,919	左車線	1	1,894	290	1,550	54	16.1	15.3
				1,591	278	1,279	34	13.3	17.5
			2	1,993	266	1,491	236	-	13.3
				2,514	297	1,935	282	-	11.8
			3	3	0	3	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
		中央車線	1	34	1	30	3	0.3	2.9
				34	4	29	1	0.3	11.8
			2	5,141	181	4,878	82	-	3.5
				5,531	205	5,260	66	-	3.7
			3	75	9	63	3	0.6	12.0
				163	56	101	6	1.4	34.4
		右車線	1	1	0	1	0	0	0
				0	0	0	0	0	0
			2	635	137	486	12	-	21.6
				301	4	293	4	-	1.3
			3	1,974	238	1,700	36	16.8	12.1
				1,785	176	1,578	31	15.0	9.9

松山市大手町交差点

観測年月日 事前 49.12.27 (平日) 7時~19時
事後 50. 3. 5

流入路	流入交通量	車線名	方向	方向別交通量	車種別交通量			右左折率 %	大型車 混入率 %
					大型	小型	二輪		
1	17,664 16,089	左車線	2	4,225	461	3,427	337	23.9	10.9
				3,719	209	3,250	260	23.1	5.6
			3	540	48	272	220	3.1	8.9
				43	5	37	1	0.3	11.6
		右車線	3	12,857	1,650	10,673	534	72.8	12.8
				12,317	872	10,905	540	76.5	7.1
			2	42	7	31	4	0.2	16.7
				10	3	5	2	0.1	30.0
2	9,031 10,541	左車線	3	1,191	87	778	326	—	7.3
				1,708	130	1,312	266	—	7.6
			1	5	0	4	1	0.1	0
				23	8	14	1	0.2	34.8
		中央車線	3	5,031	601	4,253	177	—	11.9
				5,408	291	4,963	154	—	5.4
			1	80	22	50	8	0.9	27.5
				152	23	119	10	1.4	15.1
		右車線	1	2,022	137	1,771	114	22.4	6.8
				2,268	150	1,967	151	21.5	6.6
			3	702	37	649	16	—	5.3
				982	34	840	108	—	3.5
3	25,720 23,021	左車線	1	12,827	502	11,559	766	49.9	3.9
				12,265	727	11,066	472	53.3	5.9
			2	1,596	80	1,270	246	—	5.0
				790	60	639	91	—	7.6
		右車線	2	9,266	584	8,249	433	—	6.3
				9,426	786	8,304	336	—	8.3
			1	2,031	60	1,891	80	7.9	3.0
				540	14	499	27	2.3	2.6

松山市大手町交差点

観測年月日 事前 50. 1. 26 (休日) 7時～19時
事後 50. 3. 9

流入路	流入交通量	車線名	方向	方向別交通量	車種別交通量			右左折率 (%)	大型車 率 (%)
					大型	小型	二輪		
1	12,120 13,358	左車線	2	2,171	43	2,024	104	17.9	2.0
				2,669	88	2,353	228	20.0	3.3
			3	93	8	65	20	0.8	8.6
				13	3	10	0	0.1	23.1
		右車線	3	9,831	426	9,089	316	81.1	4.3
				10,673	627	9,688	358	79.9	5.9
			2	25	0	25	0	0.2	0
				3	1	2	0	0	33.3
2	6,931 7,610	左車線	3	884	90	622	172	—	10.2
				982	94	702	186	—	9.6
			1	0	0	0	0	0	0
				15	8	3	4	0.2	53.3
		中央車線	3	3,634	146	3,341	147	—	4.0
				3,608	111	3,331	166	—	3.1
			1	38	0	37	1	0.6	0
				85	4	71	10	1.1	4.7
		右車線	1	1,545	72	1,410	63	22.3	4.7
				2,121	61	1,902	158	27.9	2.9
			3	830	18	802	10	—	2.2
				799	15	773	11	—	1.9
3	17,958 21,253	左車線	1	9,915	526	8,903	486	55.2	5.3
				12,040	526	11,061	453	56.7	4.4
			2	460	29	361	70	—	6.3
				675	45	549	81	—	6.7
		右車線	2	6,887	285	6,331	271	—	4.1
				7,916	349	7,235	332	—	4.4
			1	696	8	674	14	3.9	1.1
				622	27	554	41	2.9	4.3

(4) 車線変更回数とその位置

東京都 亀戸交差点

観測年月日 事前 4.9.12.13 (平日) 8時~12時, 14時~17時
事後 5.0.3.19

流入路	車線変更	交差点からの距離 (m)					流入路計
		400~300	300~200	200~100	100~0	合計	
1	1 → 2	195	126	41	15	377	6,712 5,727
		120	192	438	50	800	
	2 → 1	38	107	9	1083	1237	
		53	134	25	963	1175	
	2 → 3	205	225	223	130	783	
		234	279	279	57	849	
	3 → 2	99	103	183	244	629	
		84	99	80	150	413	
	3 → 4	247	164	402	574	1387	
		251	329	202	259	1041	
	4 → 3	89	76	136	175	476	
		109	87	62	89	347	
	4 → 5				1819	1819	
					1102	1102	
	5 → 4				4	4	
					0	0	

観測年月日 事前 4.9.12.15 (休日) 8時~12時, 14時~17時
事後 5.0.3.21

1	1 → 2	88	87	98	96	369	4,231 7,530
		350	53	538	141	1082	
	2 → 1	43	44	57	916	1060	
		33	57	72	679	841	
	2 → 3	156	59	58	93	366	
		920	244	400	175	1739	
	3 → 2	77	261	91	197	626	
		289	107	133	238	767	
	3 → 4	108	268	121	270	767	
		330	347	319	538	1534	
	4 → 3	82	60	65	123	330	
		143	103	99	187	532	
	4 → 5				710	710	
					1033	1033	
	5 → 4				3	3	
					2	2	

横浜市下末吉交差点

観測年月日 事前 49.12.3. (平日) 8~9時, 11~12時, 15~16時(3時間)
事後 50.9.2

流入路	車線変更	交差点からの距離(m)				流入路計
		300~200	200~100	100~0	合計	
1	1→2	54	39	24	117	1,701 1,450
		29	8	9	46	
	2→1	204	83	60	347	
		77	176	131	384	
	2→3	49	44	21	114	
		20	8	58	86	
	3→2	154	60	9	223	
		45	88	30	163	
3	3→4	0	0	900	900	1,710 1,463
		0	0	771	771	
	4→3	0	0	0	0	
		0	0	0	0	
	1→2	19	38	29	86	
		28	21	31	80	
	2→1	90	196	167	453	
		59	273	117	449	
3	2→3	50	64	97	211	1,710 1,463
		15	25	106	146	
	3→2	111	115	31	257	
		19	69	21	109	
	3→4	0	0	696	696	
		0	0	673	673	
	4→3	0	0	7	7	
		0	0	6	6	

観測年月日 事前 49.12.1 (休日) 8~9時, 11~12時, 15~16時(3時間)
事後 50.8.31

流入路	車線変更	交差点からの距離(m)				流入路計
		300~200	200~100	100~0	合計	
1	1→2	56	16	14	86	1,225 874
		31	28	15	74	
	2→1	89	142	127	358	
		36	46	82	164	
	2→3	50	29	46	125	
		27	54	51	132	
	3→2	71	76	1	148	
		41	49	12	102	
3	3→4	0	0	508	508	1,028 1,204
		0	2	334	336	
	4→3	0	0	0	0	
		0	0	66	66	
	1→2	13	36	16	65	
		32	27	30	89	
	2→1	32	99	78	209	
		55	69	173	297	
3	2→3	24	49	34	107	1,028 1,204
		28	33	188	249	
	3→2	58	141	19	218	
		34	75	39	148	
	3→4	0	1	427	428	
		0	0	420	420	
	4→3	0	0	1	1	
		0	0	1	1	

小牧市元町北交差点

観測年月日 事前 4.9.1.1.2.2 (平日) 7時～19時
事後 5.0.3.2.8

流入路	車線変更	交差点からの距離(m)				流入路計
		300～200	200～100	100～0	合計	
1	左→右	—	277	302	579	1,688
		—	243	253	496	
	右→左	—	575	534	1,109	1,312
		—	393	423	816	
3	左→右	255	200	119	574	1,214
		348	250	247	845	
	右→左	265	210	165	640	1,863
		422	296	300	1,018	

注) 交差点からの距離200～100は180～100である。

観測年月日 4.9.1.1.2.3 (休日) 7時～19時
5.0.3.3.0

流入路	車線変更	交差点からの距離(m)				流入路計
		300～200	200～100	100～0	合計	
1	左→右	—	385	367	752	1,633
		—	256	284	540	
	右→左	—	461	420	881	1,153
		—	288	325	613	
3	左→右	369	292	129	790	1,402
		372	325	316	1,013	
	右→左	294	208	110	612	2,034
		434	302	285	1,021	

注) 交差点からの距離200～100は180～100である

名古屋市、星崎白土交差点

観測年月日 事前 4.9.1.1.2.4 (休日) 7時～19時
事後 5.0.3.2.3

流入路	車線変更	交差点からの距離(m)				流入路計
		300～200	200～100	100～0	合計	
1	左→右	80	168	180	428	863
		134	294	196	624	
	右→左	73	196	166	435	1,240
		133	268	215	616	
3	左→右	159	334	699	1,192	5,675
		297	145	130	572	
	右→左	2272	1316	895	4483	3,076
		866	793	845	2504	

注) 交差点からの距離300～200は240～200である。

観測年月日 事前 4.9.1.1.2.5 (平日) 7時～19時
事後 5.0.3.2.4

流入路	車線変更	交差点からの距離(m)				流入路計
		300～200	200～100	100～0	合計	
1	左→右	187	368	261	816	1,622
		157	271	207	638	
	右→左	114	305	387	806	1,312
		131	300	243	674	
3	左→右	116	86	66	268	2,693
		116	66	67	249	
	右→左	601	763	1061	2425	2,375
		379	447	1300	2126	

注) 交差点からの距離300～200は240～200である。

高松市番町交差点

観測年月日 事前 4 9.1.1.2 6 (平日) 7時~19時
事後 5 0. 3. 2 5

流入路	車線変更	交差点からの距離(m)				流入路計
		300~200	200~100	100~0	合計	
1	左→右	239	237	383	859	3,615 5,377
	左→中	460	1009	490	1,959	
	右→左	757	563	1436	2,756	
	右→中	622	619	2177	3,418	
2	左→中	519	467	694	1,680	3,324 4,179
	左→右	196	686	608	1,490	
	中→右	42	10	57	109	
	中→左	36	88	33	157	
	中→右	232	274	407	913	
	中→左	355	281	120	756	
	中→右	56	72	61	189	
	右→左	684	81	66	831	
	右→中	14	3	8	25	
	右→左	86	47	5	138	
4	左→中	141	119	148	408	3,237 4,880
	左→右	385	263	159	807	
	中→右	361	381	170	912	
	中→左	422	477	595	1,494	
	中→右	22	98	141	261	
	中→左	105	131	102	338	
	中→右	111	65	63	239	
	右→左	343	253	472	1,068	
	右→中	212	393	567	1,172	
	右→左	487	317	315	1,119	
	右→中	32	121	35	188	
	右→左	66	104	235	405	
	右→中	198	137	130	465	
	右→左	262	111	83	456	

観測年月日 事前 4 9.1.2.1 (休日) 7時~19時
事後 5 0. 3. 2 3

流入路	車線変更	交差点からの距離(m)				流入路計
		300~200	200~100	100~0	合計	
1	左→右	129	299	302	730	2,420 3,571
	左→中	373	498	518	1,389	
	右→左	484	265	941	1,690	
	右→中	479	304	1,399	2,182	
2	左→中	576	327	521	1,424	3,238 3,365
	左→右	609	291	1,008	1,908	
	中→右	47	24	30	101	
	中→左	19	3	23	45	
	中→右	65	85	57	207	
	中→左	92	72	31	195	
	中→右	267	250	355	872	
	右→左	265	226	279	770	
	右→中	7	9	11	27	
	右→左	12	0	4	16	
4	左→中	263	177	167	607	2,660 4,507
	左→右	166	170	85	421	
	中→右	334	326	229	889	
	中→左	491	797	482	1,770	
	中→右	49	70	249	368	
	中→左	72	118	20	210	
	中→右	58	236	442	736	
	右→左	351	267	217	835	
	右→中	132	52	64	248	
	右→左	312	357	202	871	
	右→中	156	89	46	291	
	右→左	233	195	102	530	
	右→中	54	60	14	128	
	右→左	81	63	147	291	

松山市 大手町交差点

観測年月日 事前 49.12.27 (平日) 7時～19時
事後 50.3.5

流入路	車線変更	交差点からの距離(m)				流入路計
		300～200	200～100	100～0	合計	
1	左→右	—	181	380	561	1,453 263
	—	—	50	47	97	
	右→左	—	415	477	892	
	—	—	86	80	166	
2	左→中	—	118	60	178	2,776 1,040
	—	—	9	64	73	
	左→右	—	16	35	51	
	—	—	3	6	9	
	中→左	—	231	609	840	
	—	—	26	349	375	
	中→右	—	517	503	1,020	
	—	—	56	232	288	
	右→左	—	20	61	81	
	—	—	4	25	29	
4	右→中	—	308	298	606	713 669
	—	—	28	238	266	
	左→右	120	132	22	274	
	—	157	133	50	340	
	右→左	64	296	79	439	
	—	99	158	70	329	

注) 交差点からの距離200～100は150～100である。

観測年月日 事前 50.1.26 (休日) 7時～19時
事後 50.3.9

流入路	車線変更	交差点からの距離(m)				流入路計
		300～200	200～100	100～0	合計	
1	左→右	—	513	91	604	1,408 297
	—	—	93	31	124	
	右→左	—	672	132	804	
	—	—	138	35	173	
2	左→中	—	41	22	63	1,797 1,036
	—	—	23	48	71	
	左→右	—	22	1	23	
	—	—	12	14	26	
	中→左	—	459	70	529	
	—	—	315	109	424	
	中→右	—	367	144	511	
	—	—	184	100	284	
	右→左	—	58	14	72	
	—	—	24	10	34	
4	右→中	—	525	74	599	1,810 1,617
	—	—	149	48	197	
	左→右	362	238	428	1,028	
	—	446	285	263	994	
	右→左	380	253	149	782	
	—	165	135	323	623	

注) 交差点からの距離200～100は150～100である。

- 62 -

(事前)

(事後)

このアンケートは、現在の国道の案内標識を改善するための資料とするものでありますので詳しく御協力をお願いします。 建設省

危戸交差点アンケート調査表

※ 照会番号

昭和 年 月 日

○印以外は何も記入して下さい。

●該当する番りを○で囲んで下さい。

1. 住所

1	2	3
江東区田区内	東京都内	都外

2. 年齢

1	2	3	4
20才未満	20～29才	30～39才	40才以上

3. 職業

1	2	3	4
会社員	自営	公務員	その他

4. 性別

1	2
男	女

●数字を□内に記入して下さい。

5. 走行経路

●該当する番りを○で囲んで下さい。

6. 危戸交差点の道路標識

1	2	3	4
はじめて	年に数回	月に数回	毎日

○あなたは、下記の標識のうちどちらがよいと思いますか。

○あなたは、危戸交差点の道路標識(案内標識)は見やすいと思いますか。

1	見やすい。
2	普通。
3	見にくい。

○危戸交差点の道路標識(案内標識)について、改良したら良いと思われる事項は?

1	もっと大きくしたい方がよい。
2	もっと手前に入った方がよい。

○あなたは、仕事又は旅行で知らない土地へ、国道を利用して、自動車運転して行ったとき、道路標識(案内標識)について気がついた点に答えて下さい。

(1) 道路番号は

1	2	3
判りやすい	数が少ない	判りにくい

(2) 方面、方向は

1	2	3
判りやすい	数が少ない	判りにくい

(3) 地点名(町名)は

1	2
必要	いらない

○あなたは、仕事又は旅行で知らない土地へ自動車運転に出ていく場合、道路標識(案内標識)の内容で、下記のどの内容が一番必要と思われるものを一つだけ選んで下さい。

1	国道番号
2	現在地点名(町名)
3	方面、方向

○その他危戸交差点の道路標識(案内標識)に限らず、案内標識全般について、お気づきの点があればお聞かせ下さい。

今回のアンケートに御協力いただきまして、ありがとうございます。

このアンケートは、現在の国道の案内標識を改善するための資料とするものですので宜しく御協力をお願いします。

建設省

電 戸 交 差 点 アン ケ ー ト 調 査 表

※受理番号

通達年月日
昭和 年 月 日

※印以外は全部記入して下さい。

1. 住所

1	2	3
北東郷地区内	東 京 都 内	都 外

2. 車 令

1	2	3	4
20未満	20-29.9	30-39.9	40以上

3. 職業

1	2	3	4
会社員	自 営 業 者	其 他	

4. 性別

1	2
男	女

※数字を□内に入して下さい。

5. 走行経路

※前面で「○」で囲んだ方は、電戸交差点の道路標識(案内標識)では?

1	2	3
前より良くなった。		
変らない。		
前より悪くなった。		

※後面で「○」で囲んだ方は、案内の道路標識(案内標識)に比べて、どのような点に気がつきましたか?

①道路番号が

1	2	3
判りやすい	変らない	判りにくい

②方面、方向が

1	2	3
判りやすい	変らない	判りにくい

③交差点を過ぎてから道路の幅員が

1	2	3
容易になった	変らない	困難になった

④標識全体として感じが

1	2	3
良くなった	変らない	悪くなった

⑤道路標識(案内標識)に道路番号を多く使っていますが道路番号は

1	2	3
役に立つ	関係ない	方面、方向の方が良い

※あなたは、電戸交差点の道路標識(案内標識)は、はじめての人が走行してはならないと思いますか?

1	2
あまり違わないと思う	
違う人が多いと思う	

※電戸交差点の道路標識(案内標識)について改善したら良いと思われる事項は?

1	2
もっと大きくした方がよい	
もっと手前であった方がよい	

※その他道路標識(案内標識)についてお気づきの点があれば、お聞かせ下さい。

今回のアンケートに御協力いただきまして、ありがとうございます。

(5 - 2)

東京都亀戸交差点

横浜市下末吉交差点

(その 1)

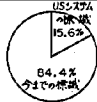
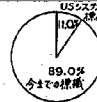
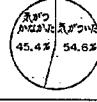
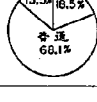
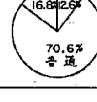
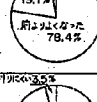
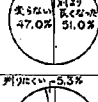
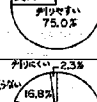
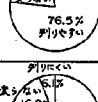
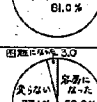
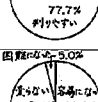
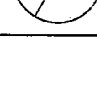
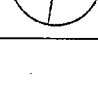
		事前調査		事後調査		事前調査		事後調査		
事前No.1	事後No.1	江東区田辺区		江東区田辺区		市 内		市 内		
住 所		1 江東区田辺区	187	22.6%	1 江東区田辺区	173	23.2%	1 市 内	469	55.5%
		2 東京都内	449	54.1%	2 東京都内	410	55.0%	2 県 内	174	20.6%
		3 都 外	193	23.3%	3 都 外	162	21.8%	3 県 外	202	23.9%
		計	828	100%	計	745	100%	計	845	100%
事前No.2	事後No.2	20才未満		20才未満		20才未満		20才未満		
年 令		1 20才未満	16	1.9%	1 20才未満	13	1.7%	1 20才未満	14	1.7%
		2 20～29才	289	34.9%	2 20～29才	250	33.6%	2 20～29才	255	30.2%
		3 30～39才	313	37.8%	3 30～39才	247	33.2%	3 30～39才	322	38.6%
		4 40才以上	210	25.4%	4 40才以上	235	31.5%	4 40才以上	248	29.3%
		計	828	100%	計	745	100%	計	845	100%
事前No.3	事後No.3	会社員		会社員		会社員		会社員		
職 業		1 会社員	514	62.1%	1 会社員	475	63.8%	1 会社員	537	63.5%
		2 日 営	175	21.1%	2 日 営	150	20.1%	2 日 営	165	19.5%
		3 公務員	34	4.1%	3 公務員	23	3.1%	3 公務員	63	7.5%
		4 その他	105	12.7%	4 その他	97	13.0%	4 その他	80	9.5%
		計	828	100%	計	745	100%	計	845	100%
事前No.4	事後No.4	男		男		男		男		
性 別		1 男	809	97.7%	1 男	721	96.8%	1 男	821	97.2%
		2 女	19	2.3%	2 女	24	3.2%	2 女	24	2.8%
		計	828	100%	計	745	100%	計	845	100%
事前No.5-1	事後No.5-1	1→2		1→2		1→2		1→2		
先 行 経 路		1 1→2	98	12.7%	1 1→2	69	7.9%	1 1→2	19	5.2%
		2 1→3	590	76.7%	2 1→3	622	83.5%	2 1→3	269	74.1%
		3 1→4	81	10.5%	3 1→4	64	8.6%	3 1→4	75	20.7%
		計	769	100%	計	745	100%	計	363	100%
事前No.5-2	事後No.5-2	1→2		1→2		1→2		1→2		
先 行 経 路		1 1→2	1	1.1%	1 1→2	1	1.1%	1 1→2	1	1.1%
		2 1→3	76	87.4%	2 1→3	622	83.5%	2 1→3	269	74.1%
		3 1→4	10	11.5%	3 1→4	64	8.6%	3 1→4	75	20.7%
		計	87	100%	計	745	100%	計	363	100%
事前No.6	事後No.6	はじめて		はじめて		はじめて		はじめて		
交差点の近接頻度		1 はじめて	9	1.0%	1 はじめて	12	2.1%	1 はじめて	5	0.6%
		2 2年に数回	90	10.7%	2 2年に数回	73	12.5%	2 2年に数回	71	8.6%
		3 3月に数回	292	34.6%	3 3月に数回	293	50.3%	3 3月に数回	450	54.3%
		4 毎日	454	53.7%	4 毎日	204	35.1%	4 毎日	302	36.5%
		計	845	100%	計	582	100%	計	828	100%

東京都亀戸交差点

横浜市中末吉交差点

(その2)

(2)

事前調査		事後調査		事前調査		事後調査	
事前 No.7	 US2770m 84.4% その他 15.6%	1 US2770mの横断 130 15.6% 2 今までの横断 702 84.4% 計 832 100%		 US2770m 89.0% その他 11.0%	1 US2770mの横断 95 11.0% 2 今までの横断 752 89.0% 計 845 100%		
事後 No.7	亀戸交差点を流れて道路横断(案内横断)が変わった事にお気づきですか。	 気がついた 54.6% 気づかなかった 45.4%	1 気がついた 407 54.6% 2 気づかなかった 338 45.4% 計 745 100%	 気がついた 43.0% 気づかなかった 57.0%	1 気がついた 250 43.0% 2 気づかなかった 331 57.0% 計 581 100%		
事前 No.8	 普通 68.1% 見にくい 16.3% 見やすい 13.5%	1 見やすい 153 18.5% 2 普通 564 68.1% 3 見にくい 111 13.4% 計 828 100%		 普通 70.6% 見にくい 16.8% 見やすい 12.6%	1 見やすい 105 12.6% 2 普通 589 70.6% 3 見にくい 140 16.8% 計 834 100%		
事後 No.8	前問で1を○で囲んだ方は亀戸交差点の道路横断(案内横断)は？	 前より悪くなった 78.4% 変わらない 19.7% 前より良くなった 2.0%	1 前より悪くなった 315 78.4% 2 変わらない 79 19.7% 3 前より良くなった 8 2.0% 計 402 100%	 前より悪くなった 51.0% 変わらない 47.0% 前より良くなった 2.0%	1 前より悪くなった 126 51.0% 2 変わらない 116 47.0% 3 前より良くなった 5 2.0% 計 247 100%		
事後 No.9	以前より見やすくなったか？	 判りやすい 75.0% 判りにくい 25.0%	1 判りやすい 300 75.0% 2 変わらない 86 21.5% 3 判りにくい 14 3.5% 計 400 100%	 判りやすい 76.5% 判りにくい 18.2% 変わらない 5.3%	1 判りやすい 189 76.5% 2 変わらない 45 18.2% 3 判りにくい 13 5.3% 計 247 100%		
	方面・方面	 判りやすい 81.0% 判りにくい 16.8% 変わらない 2.3%	1 判りやすい 323 81.0% 2 変わらない 67 16.8% 3 判りにくい 9 2.3% 計 399 100%	 判りやすい 77.7% 判りにくい 16.2% 変わらない 6.1%	1 判りやすい 192 77.7% 2 変わらない 40 16.2% 3 判りにくい 15 6.1% 計 247 100%		
	見方の距離	 容易に判った 59.9% 見にくい 37.1% 困難に判った 3.0%	1 容易に判った 236 59.9% 2 見にくい 146 37.1% 3 困難に判った 12 3.0% 計 394 100%	 容易に判った 52.9% 見にくい 42.0% 困難に判った 5.0%	1 容易に判った 126 52.9% 2 見にくい 100 42.0% 3 困難に判った 12 5.0% 計 238 100%		

(その 3)

- 65 -

(その4)

- 66 -

案内標識アンケート調査表

(事前用)

受理番号 _____

通年年月日

昭和49年 月 日 時

○該当する番号を○で囲んで下さい。

1) 住所

1	2	3
市内	県内	県外

2) 年令

1	2	3	4
20才未満	20~29才	30~39才	40才以上

3) 職業

1	2	3	4
会社員	自営	公務員	その他

4) 性別

1	2
男	女

5) 走行経路



○上記数字を□内に記入して下さい。

例: $\frac{1}{2}$ → $\frac{1}{2}$

6) 交差点の道路標識

1	2	3	4
はじめ	年に数回	月に数回	毎日

7) あなたは仕事又は旅行で知らない土地へ自動車運転して出かける場合、道路標識(案内標識)を利用していますか。

1	よく利用する。
2	ときどき利用する。
3	ほとんど利用しない。

8) 前問で1又は2に○を囲んだ方は標識の例を確認しながら走行していますか。

1	国道番号を確認しながら走行する。
2	地名を確認しながら走行する。
3	方面、方向および距離を確認しながら走行する。

9) あなたは 元町北 交差点の道路標識(案内標識)は見やすいですか。

1	見やすい。
2	比較的見やすい。
3	見にくい。

10) 又 元町北 交差点の道路標識(案内標識)によって自分の道路がわかりますか。

1	すぐわかる。
2	何とかわかる。
3	わかりにくい。

11) 道路標識(案内標識)について改善する事項は?

1	大きさ(標識板)
2	色
3	文字
4	標識の設置場所

12) その他道路標識(案内標識)についてお気づきの点をお聞かせ下さい。

--

今回のアンケートに御協力いただきましてありがとうございます。このアンケートは現在の国道の案内標識の設計基準の作成に関する参考資料とするものです。

国 道 省

案内標識アンケート調査表

(事後用) (この調査票は50年5月6日まで有効です)

受理番号 _____

通年年月日 昭和50年 月 日 時

○該当する番号を○で囲んで下さい。

1) 車種

1	2
大型	小型

2) 住所

1	2	3
市内	県内	県外

3) 年令

1	2	3	4
20才未満	20~29才	30~39才	40才以上

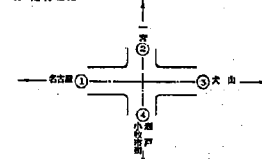
4) 職業

1	2	3	4
会社員	自営	公務員	その他

5) 性別

1	2
男	女

6) 走行経路



○上記数字を□内に記入して下さい。

例: $\frac{1}{2}$ → $\frac{1}{2}$

7) 交差点の通過頻度

1	2	3	4
はじめ	年に数回	月に数回	毎日

8) 元町北 交差点を走らせて道路標識(案内標識)が読めたことにお気づきですか。

1	気が付いている
2	以前と変わって来ていると思う。
3	気が付かなかった。

9) 前問で1又は2に○を囲んだ方は標識の例を確認しながら走行していますか。

1	国道番号を確認しながら走行する。
2	地名を確認しながら走行する。
3	方面、方向および距離を確認しながら走行する。

10) あなたは 元町北 交差点の道路標識(案内標識)は見やすいですか。

1	見やすい。
2	比較的見やすい。
3	見にくい。

11) ~10) 以前の道路標識(案内標識)と比べてどのような点に気が来ましたか。

1	2	3
見やすくなった	かわらない	見にくくなった

1	2	3
見やすくなった	かわらない	見にくくなった

12) 交差点を過ぎてから進行の標識が。

1	2	3
容易になった	かわらない	困難になった

13) あなたは 元町北 交差点の道路標識(案内標識)は、はじめの人が走行しても迷わないと思いますか。

1	迷わないと思う。
2	迷う人があると思う。

14) 道路標識(案内標識)について改善する事項は?

1	大きさ(標識板)
2	色
3	文字
4	標識
5	改善する必要がある。

15) その他道路標識(案内標識)についてお気づきの点をお聞かせ下さい。

--

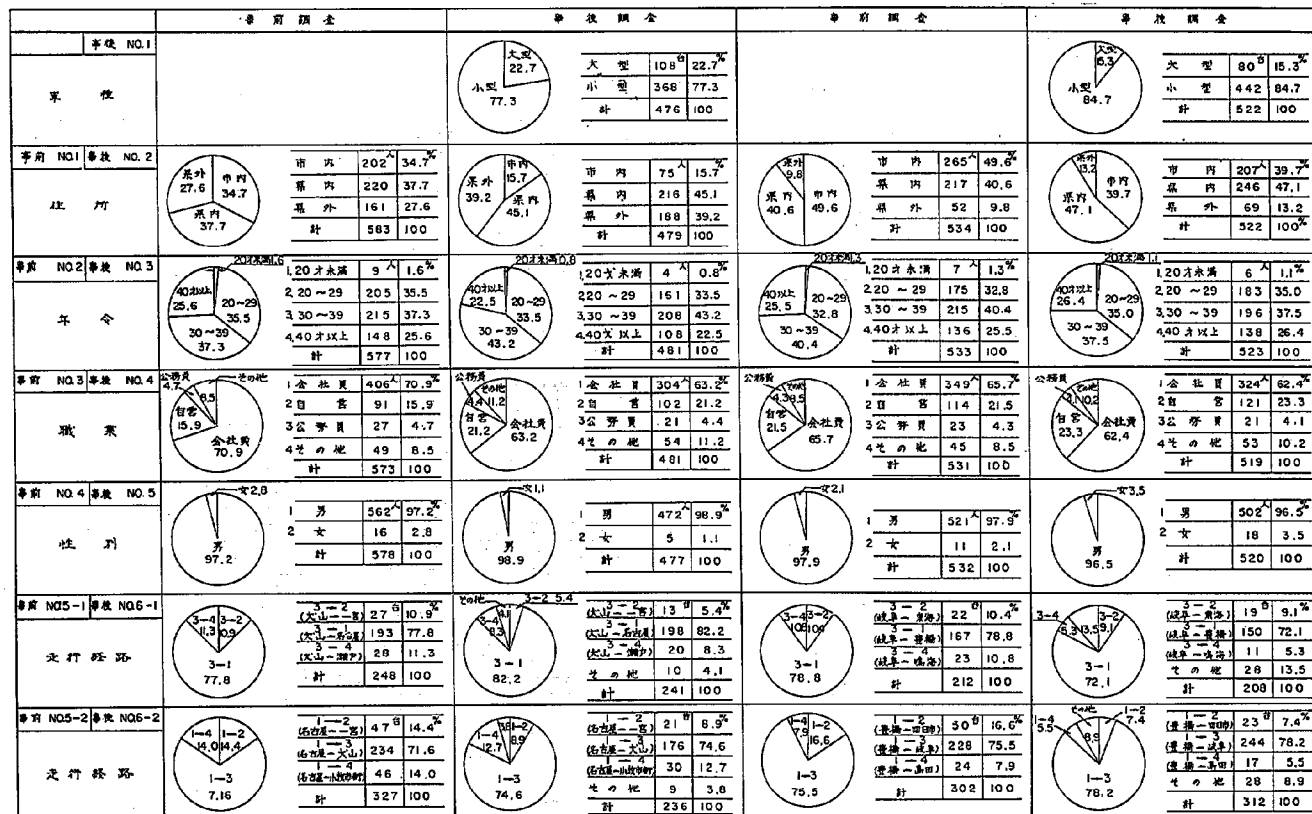
今回のアンケートに御協力いただきましてありがとうございます。このアンケートは現在の国道の案内標識の設置基準に関する参考資料とするものです。

国 道 省

小牧市元町北交差点

名古屋市星崎白土交差点

(その1)



小牧市元町北交差点

名古屋市星崎白土交差点

(その2)

事前調査		事後調査		事前調査		事後調査																																																													
事前 No.6	事後 No.7	事前 No.7	事後 No.8	事前 No.8	事後 No.9	事前 No.9	事後 No.10																																																												
交差点の混雑頻度		交差点の混雑頻度		交差点の混雑頻度		交差点の混雑頻度																																																													
	<table><tr><td>1 はじめて</td><td>6</td><td>1.0</td></tr><tr><td>2 第2回</td><td>61</td><td>10.7</td></tr><tr><td>3 第3回</td><td>254</td><td>44.6</td></tr><tr><td>4 毎日</td><td>249</td><td>43.7</td></tr><tr><td>計</td><td>570</td><td>100%</td></tr></table>	1 はじめて	6	1.0	2 第2回	61	10.7	3 第3回	254	44.6	4 毎日	249	43.7	計	570	100%		<table><tr><td>1 はじめて</td><td>14</td><td>2.9</td></tr><tr><td>2 第2回</td><td>65</td><td>13.4</td></tr><tr><td>3 第3回</td><td>248</td><td>51.0</td></tr><tr><td>4 毎日</td><td>159</td><td>32.7</td></tr><tr><td>計</td><td>486</td><td>100%</td></tr></table>	1 はじめて	14	2.9	2 第2回	65	13.4	3 第3回	248	51.0	4 毎日	159	32.7	計	486	100%		<table><tr><td>1 はじめて</td><td>5</td><td>0.9</td></tr><tr><td>2 第2回</td><td>58</td><td>10.9</td></tr><tr><td>3 第3回</td><td>234</td><td>44.2</td></tr><tr><td>4 毎日</td><td>233</td><td>44.0</td></tr><tr><td>計</td><td>530</td><td>100%</td></tr></table>	1 はじめて	5	0.9	2 第2回	58	10.9	3 第3回	234	44.2	4 毎日	233	44.0	計	530	100%		<table><tr><td>1 はじめて</td><td>5</td><td>4.0</td></tr><tr><td>2 第2回</td><td>58</td><td>11.1</td></tr><tr><td>3 第3回</td><td>221</td><td>42.5</td></tr><tr><td>4 毎日</td><td>236</td><td>45.4</td></tr><tr><td>計</td><td>520</td><td>100%</td></tr></table>	1 はじめて	5	4.0	2 第2回	58	11.1	3 第3回	221	42.5	4 毎日	236	45.4	計	520	100%
1 はじめて	6	1.0																																																																	
2 第2回	61	10.7																																																																	
3 第3回	254	44.6																																																																	
4 毎日	249	43.7																																																																	
計	570	100%																																																																	
1 はじめて	14	2.9																																																																	
2 第2回	65	13.4																																																																	
3 第3回	248	51.0																																																																	
4 毎日	159	32.7																																																																	
計	486	100%																																																																	
1 はじめて	5	0.9																																																																	
2 第2回	58	10.9																																																																	
3 第3回	234	44.2																																																																	
4 毎日	233	44.0																																																																	
計	530	100%																																																																	
1 はじめて	5	4.0																																																																	
2 第2回	58	11.1																																																																	
3 第3回	221	42.5																																																																	
4 毎日	236	45.4																																																																	
計	520	100%																																																																	
歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況																																																													
	<table><tr><td>1 よく利用する</td><td>534</td><td>91.9</td></tr><tr><td>2 ときどき利用する</td><td>36</td><td>6.2</td></tr><tr><td>3 はじめは利用するが途中で止まる</td><td>11</td><td>1.9</td></tr><tr><td>計</td><td>581</td><td>100%</td></tr></table>	1 よく利用する	534	91.9	2 ときどき利用する	36	6.2	3 はじめは利用するが途中で止まる	11	1.9	計	581	100%		<table><tr><td>1 よく利用する</td><td>489</td><td>91.7</td></tr><tr><td>2 ときどき利用する</td><td>40</td><td>7.5</td></tr><tr><td>3 はじめは利用するが途中で止まる</td><td>4</td><td>0.8</td></tr><tr><td>計</td><td>533</td><td>100%</td></tr></table>	1 よく利用する	489	91.7	2 ときどき利用する	40	7.5	3 はじめは利用するが途中で止まる	4	0.8	計	533	100%		<table><tr><td>1 よく利用する</td><td>489</td><td>91.7</td></tr><tr><td>2 ときどき利用する</td><td>40</td><td>7.5</td></tr><tr><td>3 はじめは利用するが途中で止まる</td><td>4</td><td>0.8</td></tr><tr><td>計</td><td>533</td><td>100%</td></tr></table>	1 よく利用する	489	91.7	2 ときどき利用する	40	7.5	3 はじめは利用するが途中で止まる	4	0.8	計	533	100%		<table><tr><td>1 よく利用する</td><td>489</td><td>91.7</td></tr><tr><td>2 ときどき利用する</td><td>40</td><td>7.5</td></tr><tr><td>3 はじめは利用するが途中で止まる</td><td>4</td><td>0.8</td></tr><tr><td>計</td><td>533</td><td>100%</td></tr></table>	1 よく利用する	489	91.7	2 ときどき利用する	40	7.5	3 はじめは利用するが途中で止まる	4	0.8	計	533	100%												
1 よく利用する	534	91.9																																																																	
2 ときどき利用する	36	6.2																																																																	
3 はじめは利用するが途中で止まる	11	1.9																																																																	
計	581	100%																																																																	
1 よく利用する	489	91.7																																																																	
2 ときどき利用する	40	7.5																																																																	
3 はじめは利用するが途中で止まる	4	0.8																																																																	
計	533	100%																																																																	
1 よく利用する	489	91.7																																																																	
2 ときどき利用する	40	7.5																																																																	
3 はじめは利用するが途中で止まる	4	0.8																																																																	
計	533	100%																																																																	
1 よく利用する	489	91.7																																																																	
2 ときどき利用する	40	7.5																																																																	
3 はじめは利用するが途中で止まる	4	0.8																																																																	
計	533	100%																																																																	
歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況																																																													
	<table><tr><td>1 歩行者の歩行状況</td><td>317</td><td>67.5</td></tr><tr><td>2 歩行者の歩行状況</td><td>27</td><td>5.7</td></tr><tr><td>3 歩行者の歩行状況</td><td>126</td><td>26.8</td></tr><tr><td>計</td><td>470</td><td>100%</td></tr></table>	1 歩行者の歩行状況	317	67.5	2 歩行者の歩行状況	27	5.7	3 歩行者の歩行状況	126	26.8	計	470	100%		<table><tr><td>1 歩行者の歩行状況</td><td>317</td><td>67.5</td></tr><tr><td>2 歩行者の歩行状況</td><td>27</td><td>5.7</td></tr><tr><td>3 歩行者の歩行状況</td><td>126</td><td>26.8</td></tr><tr><td>計</td><td>470</td><td>100%</td></tr></table>	1 歩行者の歩行状況	317	67.5	2 歩行者の歩行状況	27	5.7	3 歩行者の歩行状況	126	26.8	計	470	100%		<table><tr><td>1 歩行者の歩行状況</td><td>317</td><td>67.5</td></tr><tr><td>2 歩行者の歩行状況</td><td>27</td><td>5.7</td></tr><tr><td>3 歩行者の歩行状況</td><td>126</td><td>26.8</td></tr><tr><td>計</td><td>470</td><td>100%</td></tr></table>	1 歩行者の歩行状況	317	67.5	2 歩行者の歩行状況	27	5.7	3 歩行者の歩行状況	126	26.8	計	470	100%		<table><tr><td>1 歩行者の歩行状況</td><td>317</td><td>67.5</td></tr><tr><td>2 歩行者の歩行状況</td><td>27</td><td>5.7</td></tr><tr><td>3 歩行者の歩行状況</td><td>126</td><td>26.8</td></tr><tr><td>計</td><td>470</td><td>100%</td></tr></table>	1 歩行者の歩行状況	317	67.5	2 歩行者の歩行状況	27	5.7	3 歩行者の歩行状況	126	26.8	計	470	100%												
1 歩行者の歩行状況	317	67.5																																																																	
2 歩行者の歩行状況	27	5.7																																																																	
3 歩行者の歩行状況	126	26.8																																																																	
計	470	100%																																																																	
1 歩行者の歩行状況	317	67.5																																																																	
2 歩行者の歩行状況	27	5.7																																																																	
3 歩行者の歩行状況	126	26.8																																																																	
計	470	100%																																																																	
1 歩行者の歩行状況	317	67.5																																																																	
2 歩行者の歩行状況	27	5.7																																																																	
3 歩行者の歩行状況	126	26.8																																																																	
計	470	100%																																																																	
1 歩行者の歩行状況	317	67.5																																																																	
2 歩行者の歩行状況	27	5.7																																																																	
3 歩行者の歩行状況	126	26.8																																																																	
計	470	100%																																																																	
歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況																																																													
	<table><tr><td>1 国道路番号</td><td>163</td><td>22.1</td></tr><tr><td>2 地名</td><td>169</td><td>22.9</td></tr><tr><td>3 方面・方面</td><td>406</td><td>55.0</td></tr><tr><td>計</td><td>738</td><td>100%</td></tr></table>	1 国道路番号	163	22.1	2 地名	169	22.9	3 方面・方面	406	55.0	計	738	100%		<table><tr><td>1 国道路番号</td><td>70</td><td>17.5</td></tr><tr><td>2 地名</td><td>111</td><td>27.8</td></tr><tr><td>3 方面・方面</td><td>219</td><td>54.7</td></tr><tr><td>計</td><td>400</td><td>100%</td></tr></table>	1 国道路番号	70	17.5	2 地名	111	27.8	3 方面・方面	219	54.7	計	400	100%		<table><tr><td>1 国道路番号</td><td>184</td><td>26.7</td></tr><tr><td>2 地名</td><td>177</td><td>24.7</td></tr><tr><td>3 方面・方面</td><td>355</td><td>49.6</td></tr><tr><td>計</td><td>716</td><td>100%</td></tr></table>	1 国道路番号	184	26.7	2 地名	177	24.7	3 方面・方面	355	49.6	計	716	100%		<table><tr><td>1 国道路番号</td><td>62</td><td>13.8</td></tr><tr><td>2 地名</td><td>138</td><td>30.8</td></tr><tr><td>3 方面・方面</td><td>248</td><td>55.4</td></tr><tr><td>計</td><td>448</td><td>100%</td></tr></table>	1 国道路番号	62	13.8	2 地名	138	30.8	3 方面・方面	248	55.4	計	448	100%												
1 国道路番号	163	22.1																																																																	
2 地名	169	22.9																																																																	
3 方面・方面	406	55.0																																																																	
計	738	100%																																																																	
1 国道路番号	70	17.5																																																																	
2 地名	111	27.8																																																																	
3 方面・方面	219	54.7																																																																	
計	400	100%																																																																	
1 国道路番号	184	26.7																																																																	
2 地名	177	24.7																																																																	
3 方面・方面	355	49.6																																																																	
計	716	100%																																																																	
1 国道路番号	62	13.8																																																																	
2 地名	138	30.8																																																																	
3 方面・方面	248	55.4																																																																	
計	448	100%																																																																	
歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況																																																													
	<table><tr><td>1 見やすい</td><td>88</td><td>15.5</td></tr><tr><td>2 比較的見やすい</td><td>331</td><td>58.3</td></tr><tr><td>3 見にくい</td><td>149</td><td>26.2</td></tr><tr><td>計</td><td>568</td><td>100%</td></tr></table>	1 見やすい	88	15.5	2 比較的見やすい	331	58.3	3 見にくい	149	26.2	計	568	100%		<table><tr><td>1 見やすい</td><td>276</td><td>59.1</td></tr><tr><td>2 比較的見やすい</td><td>152</td><td>32.5</td></tr><tr><td>3 見にくい</td><td>39</td><td>8.4</td></tr><tr><td>計</td><td>467</td><td>100%</td></tr></table>	1 見やすい	276	59.1	2 比較的見やすい	152	32.5	3 見にくい	39	8.4	計	467	100%		<table><tr><td>1 見やすい</td><td>63</td><td>12.2</td></tr><tr><td>2 比較的見やすい</td><td>246</td><td>47.8</td></tr><tr><td>3 見にくい</td><td>206</td><td>40.0</td></tr><tr><td>計</td><td>515</td><td>100%</td></tr></table>	1 見やすい	63	12.2	2 比較的見やすい	246	47.8	3 見にくい	206	40.0	計	515	100%		<table><tr><td>1 見やすい</td><td>224</td><td>43.7</td></tr><tr><td>2 比較的見やすい</td><td>227</td><td>44.3</td></tr><tr><td>3 見にくい</td><td>62</td><td>12.0</td></tr><tr><td>計</td><td>513</td><td>100%</td></tr></table>	1 見やすい	224	43.7	2 比較的見やすい	227	44.3	3 見にくい	62	12.0	計	513	100%												
1 見やすい	88	15.5																																																																	
2 比較的見やすい	331	58.3																																																																	
3 見にくい	149	26.2																																																																	
計	568	100%																																																																	
1 見やすい	276	59.1																																																																	
2 比較的見やすい	152	32.5																																																																	
3 見にくい	39	8.4																																																																	
計	467	100%																																																																	
1 見やすい	63	12.2																																																																	
2 比較的見やすい	246	47.8																																																																	
3 見にくい	206	40.0																																																																	
計	515	100%																																																																	
1 見やすい	224	43.7																																																																	
2 比較的見やすい	227	44.3																																																																	
3 見にくい	62	12.0																																																																	
計	513	100%																																																																	
歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況		歩行者の歩行状況																																																													
	<table><tr><td>1 見やすくなった</td><td>352</td><td>77.4</td></tr><tr><td>2 かわらない</td><td>87</td><td>19.1</td></tr><tr><td>3 見にくくなった</td><td>16</td><td>3.5</td></tr><tr><td>計</td><td>455</td><td>100%</td></tr></table>	1 見やすくなった	352	77.4	2 かわらない	87	19.1	3 見にくくなった	16	3.5	計	455	100%		<table><tr><td>1 見やすくなった</td><td>379</td><td>82.4</td></tr><tr><td>2 かわらない</td><td>66</td><td>14.3</td></tr><tr><td>3 見にくくなった</td><td>15</td><td>3.3</td></tr><tr><td>計</td><td>460</td><td>100%</td></tr></table>	1 見やすくなった	379	82.4	2 かわらない	66	14.3	3 見にくくなった	15	3.3	計	460	100%		<table><tr><td>1 見やすくなった</td><td>362</td><td>75.6</td></tr><tr><td>2 かわらない</td><td>90</td><td>18.8</td></tr><tr><td>3 見にくくなった</td><td>27</td><td>5.6</td></tr><tr><td>計</td><td>479</td><td>100%</td></tr></table>	1 見やすくなった	362	75.6	2 かわらない	90	18.8	3 見にくくなった	27	5.6	計	479	100%		<table><tr><td>1 見やすくなった</td><td>362</td><td>75.6</td></tr><tr><td>2 かわらない</td><td>90</td><td>18.8</td></tr><tr><td>3 見にくくなった</td><td>27</td><td>5.6</td></tr><tr><td>計</td><td>479</td><td>100%</td></tr></table>	1 見やすくなった	362	75.6	2 かわらない	90	18.8	3 見にくくなった	27	5.6	計	479	100%												
1 見やすくなった	352	77.4																																																																	
2 かわらない	87	19.1																																																																	
3 見にくくなった	16	3.5																																																																	
計	455	100%																																																																	
1 見やすくなった	379	82.4																																																																	
2 かわらない	66	14.3																																																																	
3 見にくくなった	15	3.3																																																																	
計	460	100%																																																																	
1 見やすくなった	362	75.6																																																																	
2 かわらない	90	18.8																																																																	
3 見にくくなった	27	5.6																																																																	
計	479	100%																																																																	
1 見やすくなった	362	75.6																																																																	
2 かわらない	90	18.8																																																																	
3 見にくくなった	27	5.6																																																																	
計	479	100%																																																																	

(その3)

- 70 -

高松市番町交差点

松山市大手町交差点

(その1)

事前調査		事後調査	
事前 No.1	事後 No.1	事前 No.2	事後 No.2
場所 1 市内 638 52.6% 2 県内 339 27.9% 3 県外 236 19.5% 計 1213 100%		場所 1 市内 543 55.1% 2 県内 299 30.4% 3 県外 143 14.5% 計 985 100%	
年齢 1 20代未満 11 0.9% 2 20～29代 420 34.6% 3 30～39代 366 30.2% 4 40代以上 416 34.3% 計 1213 100%		年齢 1 20代未満 19 1.9% 2 20～29代 312 31.2% 3 30～39代 310 31.5% 4 40代以上 344 34.9% 計 985 100%	
職業 1 会社員 623 51.5% 2 公務員 350 28.9% 3 その他 164 16.4% 計 1213 100%		職業 1 会社員 480 48.7% 2 公務員 323 32.6% 3 その他 182 18.7% 計 985 100%	
性別 1 男 1175 96.9% 2 女 38 3.1% 計 1213 100%		性別 1 男 947 96.1% 2 女 38 3.9% 計 985 100%	
走行経路 1-2 (高松) (高松) 75 22.0% 1-3 (高松) (高松) 190 55.7% 1-4 (高松) (高松) 76 22.3% 計 341 100%		走行経路 1-2 (高松) (高松) 58 21.1% 1-3 (高松) (高松) 160 58.2% 1-4 (高松) (高松) 57 20.7% 計 275 100%	
走行経路 2-1 (高松) (高松) 78 20.2% 2-3 (高松) (高松) 252 65.3% 2-4 (高松) (高松) 56 14.5% 計 386 100%		走行経路 2-1 (高松) (高松) 50 17.8% 2-3 (高松) (高松) 179 63.7% 2-4 (高松) (高松) 52 18.5% 計 281 100%	
走行経路 3-1 (高松) (高松) 37 12.3% 3-2 (高松) (高松) 229 76.1% 3-3 (高松) (高松) 35 11.6% 計 301 100%		走行経路 3-1 (高松) (高松) 39 14.8% 3-2 (高松) (高松) 200 76.0% 3-3 (高松) (高松) 24 9.1% 計 263 100%	

高松市番町交差点

松山市大手町交差点

(その2)

事前調査		事後調査		事前調査		事後調査	
事前 NO. 6	事後 NO. 6	事前 NO. 7	事後 NO. 7	事前 NO. 8	事後 NO. 8	事前 NO. 9	事後 NO. 9
番町交差点の道路状況		番町交差点の道路状況		番町交差点の道路状況		番町交差点の道路状況	
1 はじめて 24人 1.9% 2 年に数回 146人 12.0% 3 月に数回 498人 41.1% 4 毎日 545人 44.9% 計 1213人 100%		1 はじめて 50人 5.1% 2 年に数回 102人 10.3% 3 月に数回 337人 34.2% 4 毎日 496人 50.4% 計 985人 100%		1 はじめて 20人 1.9% 2 年に数回 97人 9.3% 3 月に数回 411人 39.3% 4 毎日 517人 49.5% 計 1045人 100%		1 はじめて 23人 2.4% 2 年に数回 83人 8.8% 3 月に数回 454人 48.2% 4 毎日 382人 40.6% 計 942人 100%	
あつたは番町交差点の道路状況 1 よく利用する 1009人 83.2% 2 どちらか利用する 148人 12.2% 3 ほとんど利用しない 56人 4.6% 計 1213人 100%		1 よく利用する 930人 89.5% 2 どちらか利用する 76人 7.3% 3 ほとんど利用しない 33人 3.2% 計 1039人 100%		1 よく利用する 930人 89.5% 2 どちらか利用する 76人 7.3% 3 ほとんど利用しない 33人 3.2% 計 1039人 100%		1 よく利用する 930人 89.5% 2 どちらか利用する 76人 7.3% 3 ほとんど利用しない 33人 3.2% 計 1039人 100%	
あつたは番町交差点の道路状況 1 車が待つ 583人 59.2% 2 両方と待つ 57人 5.8% 3 車が待つ 345人 35.0% 計 985人 100%		1 車が待つ 583人 59.2% 2 両方と待つ 57人 5.8% 3 車が待つ 345人 35.0% 計 985人 100%		1 車が待つ 583人 59.2% 2 両方と待つ 57人 5.8% 3 車が待つ 345人 35.0% 計 985人 100%		1 車が待つ 583人 59.2% 2 両方と待つ 57人 5.8% 3 車が待つ 345人 35.0% 計 985人 100%	
1 回送番号 420人 26.7% 2 地点名 338人 21.5% 3 方面、方面及び距離 816人 51.8% 計 1574人 100%		1 回送番号 340人 26.1% 2 地点名 317人 24.3% 3 方面、方面及び距離 647人 49.6% 計 1304人 100%		1 回送番号 340人 26.1% 2 地点名 317人 24.3% 3 方面、方面及び距離 647人 49.6% 計 1304人 100%		1 回送番号 340人 26.1% 2 地点名 317人 24.3% 3 方面、方面及び距離 647人 49.6% 計 1304人 100%	
1 見やすい 438人 36.1% 2 比較的好い 614人 50.6% 3 見にくい 161人 13.2% 計 1213人 100%		1 見やすい 324人 49.7% 2 比較的好い 264人 40.5% 3 見にくい 64人 9.8% 計 652人 100%		1 見やすい 176人 17.1% 2 比較的好い 483人 46.8% 3 見にくい 372人 36.1% 計 1031人 100%		1 見やすい 290人 45.7% 2 比較的好い 238人 37.5% 3 見にくい 107人 16.8% 計 635人 100%	
1 すぐわかる 778人 64.1% 2 何とかわかる 355人 29.3% 3 わかりにくい 80人 6.6% 計 1213人 100%		1 すぐわかる 529人 85.0% 2 何とかわかる 235人 28.9% 3 わかりにくい 50人 6.1% 計 1914人 100%		1 すぐわかる 428人 41.6% 2 何とかわかる 429人 41.7% 3 わかりにくい 172人 16.7% 計 1029人 100%		1 すぐわかる 468人 56.0% 2 何とかわかる 295人 35.3% 3 わかりにくい 73人 8.7% 計 836人 100%	
1 見やすい 522人 67.7% 2 何とかわかる 205人 26.6% 3 見にくい 44人 5.7% 計 771人 100%		1 見やすい 522人 67.7% 2 何とかわかる 205人 26.6% 3 見にくい 44人 5.7% 計 771人 100%		1 見やすい 522人 67.7% 2 何とかわかる 205人 26.6% 3 見にくい 44人 5.7% 計 771人 100%		1 見やすい 522人 67.7% 2 何とかわかる 205人 26.6% 3 見にくい 44人 5.7% 計 771人 100%	
1 見やすい 510人 61.9% 2 何とかわかる 274人 33.2% 3 見にくい 40人 4.9% 計 824人 100%		1 見やすい 510人 61.9% 2 何とかわかる 274人 33.2% 3 見にくい 40人 4.9% 計 824人 100%		1 見やすい 510人 61.9% 2 何とかわかる 274人 33.2% 3 見にくい 40人 4.9% 計 824人 100%		1 見やすい 510人 61.9% 2 何とかわかる 274人 33.2% 3 見にくい 40人 4.9% 計 824人 100%	

高松市番町交差点

松山市大手町交差点

(その3)

		事前調査	事後調査	事前調査	事後調査
11 方面・方向 12 進行の状況	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況
	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況
事後 NO.13	あなたは歩行者の歩行状況の改善に 関心(歩行者の歩行状況)はどの程度 の人が歩行者の歩行状況の改善に関心 しますか。	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況	歩行者の歩行状況 歩行者の歩行状況
事前 NO.11 事後 NO.14	道路標識(案内標識)につ いて改善する事項は?	道路標識(案内標識)につ いて改善する事項は?	道路標識(案内標識)につ いて改善する事項は?	道路標識(案内標識)につ いて改善する事項は?	道路標識(案内標識)につ いて改善する事項は?

(6) デザイン別速度別判読距離
(1-20-S)

(1-20-S)									
被験者	目標速度	走行速度	判		統		距		離
			「成田」		「銚子」		「船橋」		
			現	場	走行計器	現	場	走行計器	
「単 独 走 行」	A	20	22	120	125	100	106	85	97
		40	38	120	103	90	81	80	75
		60	56	—	94	—	89	—	81
	B	20	20	135	131	105	98	95	95
		40	40	135	127	105	112	115	122
		60	56	120	124	105	102	90	90
	C	20	20	150	162	145	155	140	138
		40	38	145	139	130	128	120	114
		60	56	140	138	130	128	120	94
	D	20	24	140	131	125	124	115	112
		40	40	135	131	120	116	110	108
		60	56	130	135	100	102	110	93
	E	20	22	145	143	130	131	100	99
		40	38	140	164	115	144	90	115
		60	56	140	139	110	109	80	81

被験者	目標速度	走行速度	車両間隔	判読距離					
				「成田」		「銚子」		「船橋」	
				現場	走行計器	現場	走行計器	現場	走行計器
「追従走行」	A	20	20	14	135	106	93	90	83
		40	42	20	105	95	85	82	70
		60	58	25	105	99	85	80	70
	B	20	20	9	135	139	120	130	115
		40	37	9	130	147	115	129	110
		60	55	20	125	122	110	115	100
	C	20	18	12	150	149	145	146	140
		40	37	22	150	153	135	141	125
		60	54	31	140	134	125	119	110
	D	20	26	20	120	118	110	110	105
		40	38	25	115	112	105	100	100
		60	55	37	115	113	105	106	95
	E	20	22	23	135	136	110	114	95
		40	44	10	130	130	110	109	80
		60	58	29	120	113	90	87	70

(1-30)

(1 - 30)									
被 験 者	目 標 速 度	走 行 速 度	判 読 距 離						
			「 成 田 」		「 銚 子 」		「 船 橋 」		
			現 場	走 行 計 器	現 場	走 行 計 器	現 場	走 行 計 器	
「 単 独 走 行 」	A	20	22	160	159	135	133	130	127
		40	38	150	140	115	117	95	110
		60	56	135	138	110	110	100	105
	B	20	22	200	195	180	182	170	168
		40	39	185	160	170	156	165	120
		60	56	195	194	175	171	160	160
	C	20	20	220	219	210	210	195	189
		40	36	200	189	175	176	165	161
		60	59	195	193	160	157	145	136
	D	20	25	170	173	160	166	155	158
		40	39	175	173	150	148	155	141
		60	60	135	129	110	117	120	105
	E	20	25	210	218	185	184	135	133
		40	43	220	216	175	171	135	134
		60	60	200	199	165	163	130	127

被験者	目標速度	走行速度	車両間隔	判読距離					
				「成田」		「銚子」		「船橋」	
				現場	走行計器	現場	走行計器	現場	走行計器
「追従走行」	A	20	22	—	155	152	130	129	125
		40	37	14	165	154	125	122	115
		60	56	27	150	142	120	109	110
	B	20	20	11	165	190	155	172	145
		40	36	17	165	159	155	151	145
		60	58	19	160	147	150	144	140
	C	20	22	13	175	173	155	157	150
		40	39	18	200	196	180	178	170
		60	57	37	190	181	170	157	150
	D	20	19	24	170	177	160	172	165
		40	38	26	165	166	155	160	160
		60	59	19	160	157	150	148	155
	E	20	19	8	180	186	135	137	125
		40	43	12	220	208	170	156	140
		60	58	25	230	224	160	167	120

(2-30-S)

「単 独 走 行」	被験者	目標速度	走行速度	判 読 距 離							
				「成 田」		「銚 子」		「船 橋」		現 場	走行計器
				現 場	走行計器	現 場	走行計器	現 場	走行計器		
	A	20	21	150	142	135	129	130	125		
		40	39	140	132	120	124	115	116		
		60	56	135	128	115	117	110	107		
	B	20	20	150	149	140	140	135	136		
		40	37	145	141	135	137	130	129		
		60	54	145	159	130	145	120	137		
	C	20	22	225	226	210	212	185	183		
		40	33	220	213	200	201	190	185		
		60	55	195	203	175	184	160	167		
	D	20	22	180	187	175	183	175	180		
		40	41	170	164	155	158	160	147		
		60	56	160	163	150	156	155	147		
	E	20	24	200	206	165	164	130	136		
		40	38	195	205	155	156	120	125		
		60	58	195	180	145	140	120	121		

「追 随 走 行」	被験者	目標速度	走行速度	車両間隔	判 読 距 離							
					「成 田」		「銚 子」		「船 橋」		現 場	走行計器
					現 場	走行計器	現 場	走行計器	現 場	走行計器		
	A	20	24	12	145	143	135	131	125	120		
		40	38	17	125	128	110	115	105	111		
		60	59	23	125	122	110	108	105	102		
	B	20	20	10	155	163	145	156	140	150		
		40	36	12	150	149	140	141	135	133		
		60	52	14	130	145	145	137	125	126		
	C	20	20	21	205	213	195	201	180	183		
		40	38	14	195	195	170	181	160	171		
		60	56	32	180	177	165	158	145	143		
	D	20	21	9	165	157	155	153	160	150		
		40	39	25	165	167	155	156	160	161		
		60	56	33	160	158	150	142	155	150		
	E	20	21	7	200	207	170	176	145	149		
		40	35	7	210	205	155	153	135	139		
		60	56	21	200	200	145	139	135	131		

(2-35)

「単 独 走 行」	被験者	目標速度	走行速度	車両間隔	判 読 距 離							
					「成 田」		「銚 子」		「船 橋」		現 場	走行計器
					現 場	走行計器	現 場	走行計器	現 場	走行計器		
	A	20	24	150	150	145	140	140	136	136		
		40	39	150	144	140	138	130	129	129		
		60	57	135	134	120	125	115	113	113		
	B	20	21	190	191	185	187	180	185	185		
		40	40	200	196	190	185	180	175	175		
		60	57	190	195	180	180	170	171	171		
	C	20	23	240	245	205	211	180	184	184		
		40	41	230	215	190	182	165	154	154		
		60	58	220	218	175	171	155	155	155		
	D	20	25	195	199	185	193	190	196	196		
		40	40	190	177	175	167	185	172	172		
		60	59	190	188	170	173	180	181	181		
	E	20	24	215	209	155	145	135	123	123		
		40	40	225	230	170	166	130	130	130		
		60	56	220	222	140	134	130	129	129		

「追 随 走 行」	被験者	目標速度	走行速度	車両間隔	判 読 距 離							
					「成 田」		「銚 子」		「船 橋」		現 場	走行計器
					現 場	走行計器	現 場	走行計器	現 場	走行計器		
	A	20	22	11	140	144	135	135	130	131		
		40	42	18	140	132	130	118	115	105		
		60	56	26	135	124	120	116	105	103		
	B	20	20	8	180	183	170	176	165	173		
		40	34	15	185	186	180	179	175	176		
		60	56	21	180	177	170	165	160	158		
	C	20	21	13	225	227	200	205	185	187		
		40	38	17	220	225	190	188	160	159		
		60	54	28	225	228	190	189	160	161		
	D	20	24	15	200	195	190	188	195	192		
		40	42	18	190	195	170	182	180	189		
		60	57	29	170	164	150	150	160	156		
	E	20	22	7	195	200	165	164	130	130		
		40	38	10	230	223	180	174	140	136		
		60	56	19	230	232	170	171	140	146		

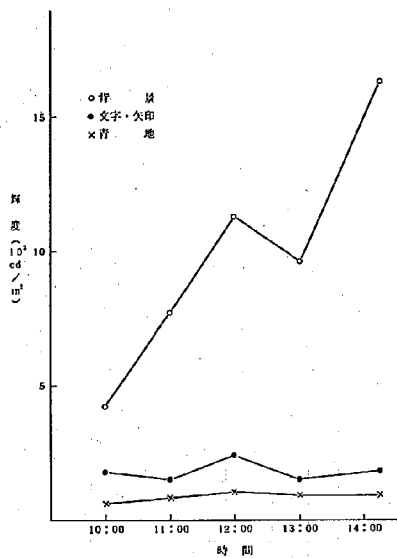
(2-40)

2-40)									
「単 独 走 行」	被 験 者	目標速度	走行速度	判 読 距 離					
				「成 田」		「銚 子」		「船 橋」	
				現 場	走行計器	現 場	走行計器	現 場	走行計器
	A	20	22	160	170	155	164	150	157
		40	40	170	171	155	162	150	156
		60	57	170	170	155	158	145	145
	B	20	23	195	194	180	186	175	179
		40	41	190	190	180	182	175	173
		60	56	180	171	170	169	160	161
	C	20	22	250	252	230	239	220	222
		40	39	245	248	220	221	190	189
		60	56	220	227	200	202	160	161
	D	20	25	210	209	195	206	200	203
		40	42	205	203	195	199	200	193
		60	59	200	195	180	188	190	183
E	20	24	240	240	210	204	165	171	
	40	38	220	222	200	202	160	159	
	60	57	210	209	180	181	150	150	

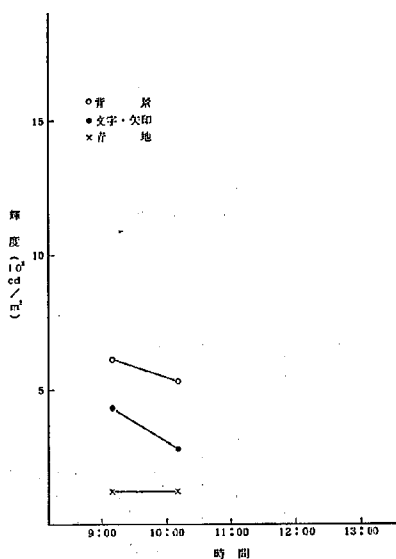
「追 随 走 行」	被 験 者	目標速度	走行速度	車両間隔	判 読 距 離					
					「成 田」		「銚 子」		「船 橋」	
					現 場	走行計器	現 場	走行計器	現 場	走行計器
	A	20	25	13	160	162	145	154	140	147
		40	40	13	155	158	145	146	130	140
		60	60	23	160	160	145	149	135	137
	B	20	18	7	180	188	170	187	160	182
		40	32	9	175	180	165	173	150	167
		60	56	18	180	183	170	169	160	163
	C	20	20	14	240	250	215	220	195	206
		40	40	11	230	233	205	203	175	175
		60	56	29	225	212	200	200	165	169
	D	20	21	9	220	226	210	223	215	219
		40	38	13	185	185	175	181	180	177
		60	59	15	175	177	165	171	170	164
E	20	24	16	250	241	235	234	175	177	
	40	39	28	230	229	180	179	150	163	
	60	56	21	220	227	165	163	145	151	

(7) 輝度観測結果 (実験用標識板)

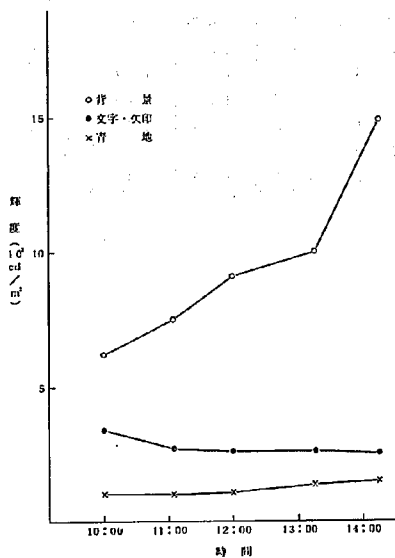
昭和49年11月19日



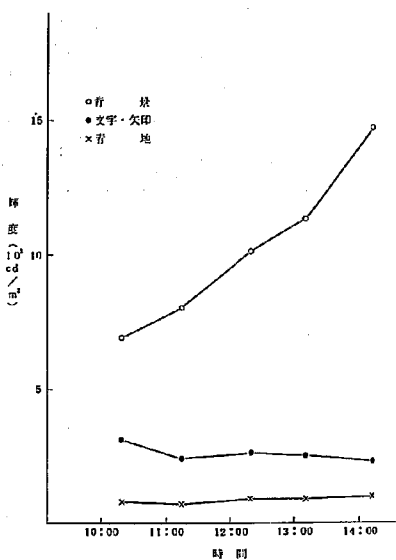
昭和49年11月20日



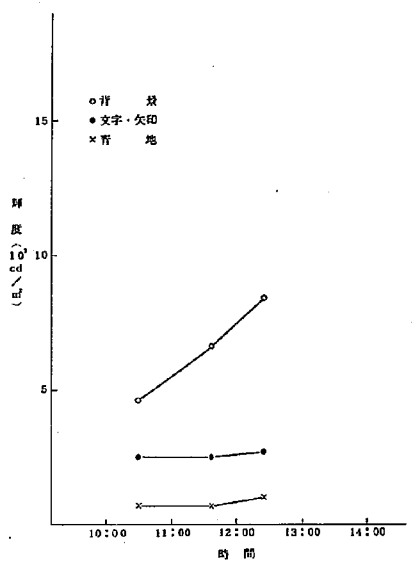
昭和49年12月5日



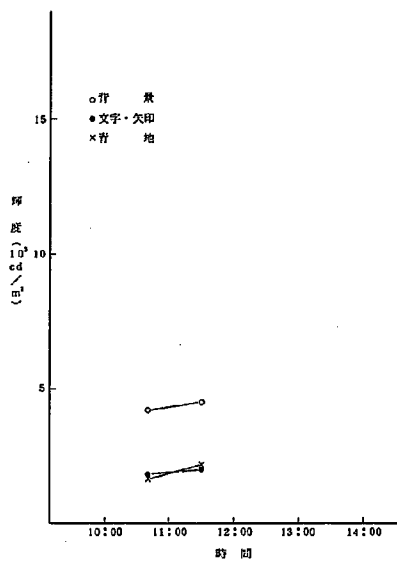
昭和49年12月6日



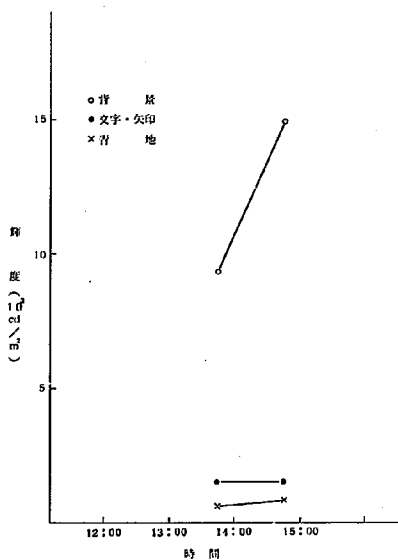
昭和50年1月14日



昭和50年2月6日



昭和50年2月18日



昭和50年2月25日

