

法定外表示の効果に関する調査研究

報 告 書

平成9年3月

財団法人 日本交通管理技術協会

法定外表示の効果に関する調査研究

報 告 書

平成 9 年 3 月

財団法人 日本交通管理技術協会

は じ め に

この報告書は、平成8年度に財団法人日本交通管理技術協会が財団法人共栄火災交通財団から助成を受けて行った「法定外表示の効果に関する調査研究」について、その成果を取りまとめたものである。

近年、各都道府県警察においては、交通事故防止対策の一環として、法定外表示を設置することが多くなっている。これらの法定外表示は、交通事故防止に向けた各都道府県警察における創意工夫と努力の現れであり、それらの中には交通事故防止に多大な効果を上げているものもあるが、多種多様の法定外表示が無秩序に設置されることは法定の道路標識、道路標示の整備効果を低下させてしまう危険性がある。

本調査研究では、法定外表示の事例を収集し整理分類するとともに、それらの設置効果等について定性的な検証を行い、効果の認められる法定外表示については、設置様式等の統一を図ることにより、交通安全対策に資する道路標識、道路標示の確立に努める。

なお、今年度においては法定外の路面表示を中心に分類整理を実施した。本研究の成果が新しい路面表示の進展のために資することを期待するものである。

おわりに、本調査研究にあたりご多用中にもかかわらず、終始熱心にご指導いただいた警察庁科学警察研究所 交通規制研究室長の齋藤委員長をはじめ各委員の方々に対し、厚く感謝の意を表する次第である。

平成9年3月

財団法人 日本交通管理技術協会
会 長 浅 沼 清 太 郎

法定外表示の効果に関する調査研究委員会

委員名簿

(敬称略)

委員長	齋藤 威	警察庁科学警察研究所交通規制研究室室長
副委員長	長野 稔	警察庁交通局交通規制課課長補佐
委員		
(部会主査)	○見坂 茂範	警察庁交通局交通規制課係長
委員	○向 進	警視庁交通部交通規制課係長
	(三上 一郎)	
委員	○津村 學	(社) 全国道路標識・標示業協会技術部長
委員	○宮本 茂	
委員	○杉村 直樹	
委員	沼田 典夫	(財) 日本交通管理技術協会専務理事
事務局	○有菌 卓	(財) 日本交通管理技術協会
	○田村 求	(財) 日本交通管理技術協会
	○近藤 隆治	(財) 日本交通管理技術協会

○印は、作業部会委員を兼ねる

() は前任者

目 次

1. 本研究の目的	1
2. 道路標示の意義	1
2. 1 交通規制の効力	1
2. 2 標識標示主義等	3
2. 3 道路標示	4
3. 法定外表示	7
3. 1 法定外表示の意義	7
3. 2 法定外表示の役割	8
3. 3 法定外表示に関する諸問題	8
4. 法定外表示の現状およびその効果に関する検討	11
4. 1 一時停止関係	11
4. 1. 1 現状	11
4. 1. 2 問題点と検討	15
4. 1. 3 結論	17
4. 1. 4 運用の応用例	17
4. 2 交差点クロスマーク関係	25
4. 2. 1 現状	25
4. 2. 2 問題点と検討	27
4. 2. 3 結論	29
4. 2. 4 運用の応用例	29
4. 3 ゼブラ中央線関係	33
4. 3. 1 現状	33
4. 3. 2 問題点と検討	35

4. 3. 3	結論	-----	3 5
4. 4	進行方向別通行区分予告表示関係	-----	3 7
4. 4. 1	現状	-----	3 7
4. 4. 2	問題点と検討	-----	3 9
4. 4. 3	結論	-----	3 9
4. 5	減速マーク関係	-----	4 1
4. 5. 1	現状	-----	4 1
4. 5. 2	問題点と検討	-----	4 3
4. 5. 3	結論	-----	4 3
4. 5. 4	運用の応用例	-----	4 3
4. 6	交差点内誘導線関係	-----	4 9
4. 6. 1	現状	-----	4 9
4. 6. 2	問題点と検討	-----	4 9
4. 6. 3	結論	-----	4 9
4. 7	スクールゾーン関係	-----	5 1
4. 7. 1	現状	-----	5 1
4. 7. 2	問題点と検討	-----	5 3
4. 7. 3	結論	-----	5 3
4. 8	その他のゾーン関係	-----	5 5
4. 8. 1	現状	-----	5 5
4. 8. 2	問題点と検討	-----	5 7
4. 8. 3	結論	-----	5 7
5.	まとめ	-----	5 9
5. 1	本調査研究委員会で提案する表示例	-----	5 9
5. 1. 1	一時停止関係	-----	5 9
5. 1. 2	交差点クロスマーク関係	-----	6 1
5. 1. 3	ゼブラ中央線関係	-----	6 1
5. 1. 4	進行方向別通行区分予告表示関係	-----	6 2
5. 1. 5	減速マーク関係	-----	6 4

5. 1. 6	交差点内誘導線関係	-----	6 4
5. 1. 7	スクールゾーン関係	-----	6 5
5. 1. 8	その他のゾーン関係	-----	6 7
5. 2	今後の課題	-----	6 9
5. 2. 1	法定外表示の効果測定	-----	6 9
5. 2. 2	法定外表示の標識令への位置付け	-----	6 9
	(法定外表示の法定化への検討)		
[参考-1]	コミュニティ・ゾーン関係	-----	7 1
[参考-2]	道路標示のアンケート調査結果内容	-----	7 7
[参考-3]	国連標識の様式	-----	9 5

1. 本研究の目的

近年、各都道府県警察においては、交通事故防止対策の一環として、法定外表示を設置することが多くなっている。これらの法定外表示は交通事故防止に向けた各都道府県警察における創意工夫と努力の現れであり、それらの中には交通事故防止に多大な効果を上げているものもあるが、多種多様の法定外表示が無秩序に設置されることは法定の道路標識、道路標示の整備効果を低下させてしまう危険性がある。

本調査研究では、法定外表示の事例を収集し整理分類をするとともに、それらの設置効果等について検証する。その検証を踏まえ、さらに詳細な効果測定を行った上で、効果の認められる法定外表示については、設置様式等の統一を図ることにより、より交通安全対策に資する道路標識、道路標示の確立に努める。なお、今年度においては法定外の路面表示を中心とした調査研究を実施した。

2. 道路標示の意義

2. 1 交通規制の効力

(1) 交通規制の役割

道路交通法第4条は、一定の要件のもとに公安委員会に交通規制の権限を付与している。

これは、道路の交通について、法に定める一般的なルールのみでは法の目的を実現することが困難な場合に特別の措置として、公安委員会が具体的な個々の場所における交通の実態に応じて、信号機又は道路標識・道路標示（以下「道路標識等」という。）の設置及び管理を手段として、交通整理、歩行者及び車両等の通行の禁止・制限及び通行方法等の指定を行うことを認めたもので、特別のルールを設定する行政行為と位置づけられる。

(2) 交通規制の要件

道路交通法第4条は、公安委員会の交通規制権限発動の要件を定めており、公安委員会が交通規制を行うことができるのは、

- 道路における危険を防止し
- 交通の安全と円滑を図り
- 交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため

に必要があると認める時であり、それは単独であっても併合していても差し支えはないが、それ以外の目的のための交通規制は認められない。

そこで、「必要であると認めるとき」とは、公安委員会が規制の目的のうえに立って、交通政策上どうしても必要と認められる場合を云う。

1) 交通規制の要件と内容

①公安委員会の行う交通規制（道路交通法第4条）

公安委員会は、道路交通法第4条第1項の要件に該当し、必要があると認めるときは交通規制を実施する。

②警察署長の行う交通規制（道路交通法第5条第1項）

公安委員会は、道路交通法施行令で定めるところにより、交通規制のうち、適用期間の短いものを警察署長（高速道路交通警察隊長を含む。）に行わせることができる。

③警察官の行う交通規制（道路交通法第6条第4項）

警察官は、道路の損壊、火災その他の事情により道路における危険が切迫した場合には、必要な限度で、通行の禁止又は制限をすることができる。この規制は、警察官個々の権限として標識の設置するいとまのない緊急時における交通規制権限を認めたもので、公安委員会の意思決定に基づいて行う交通規制とは異なるものである。

④道路管理者の行う通行禁止又は制限（道路法）

道路管理者は、道路法第46条に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するために通行の禁止又は制限を行うことができる。

(3)交通規制の効力の発生

交通規制の効力が発生するためには、

公安委員会（警察署長の交通規制の場合は、当該警察署長）の意思決定がなされていること。

道路標識等を設置し、管理して行うこと。

道路標識等は、適法かつ客観的に認知できるものであること。

の3つの要件が必要である。

①公安委員会の意思決定

公安委員会の意思決定は、形式的には交通規制の手續文書に対する公安委員会の決裁により発現する。

また、いかに意思決定があつたとしても、道路標識等を設置しない限り、その効力は、いまだ発生することはない。

道路標識等の設置及び管理（法第4条第1項中段）

ア 交通規制の一般的手段は、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して行うこととされており、これ以外の交通規制の手段や方法は、認められていない（例外的手段として緊急時における警察官の現場指示がある。）。

イ 交通規制は、道路標識等を適法に設置したときに効力が発生し、これを撤去したときにその効力が消滅する。

ウ 道路標識等は、客観的に認知できるもので「分かりやすく」「見やすい場所」

に必要な枚数を設置し、破損、滅失等により効用が損なわれないように補修、障害物の除去等の維持管理に努めなければならない。

エ 一時的な交通規制で効力を停止する場合は、道路標識を撤去し、又は被覆して行うものとする。

2. 2 標識標示主義等

(1) 標識標示主義

標識標示主義とは、交通の規制は原則とし道路標識又は道路標示（以下「道路標識等」という。）によって行い、道路標識等がない場合に限り、法定の規制が働くという考え方をいう。

道路交通法上に「標識標示主義」という明文はないが、昭和46年12月1日に施行された改正道路交通法により、この思想を規定上明確にした。

すなわち、改正前の規定では、追越し禁止場所、徐行場所、駐車禁止場所等について、「次に掲げる道路の部分においては、～してはならない。」として、法定の禁止を列挙し、法定の禁止場所でない道路の部分については、公安委員会が指定した場所を禁止場所とした。

これに対して改正道路交通法では、「道路標識等により～が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては～してはならない。」と規定したため、従前の規定の仕方の法定の位置づけが逆転した。この結果、道路標識等によって交通の規制が行われている道路の区間については、同種又はこれに包含されて法定の規制は存在せず、道路標識等の設置されていない道路又は道路標識等の効果が及んでいない道路の部分に限って法定の規制が働くこととなる。

1) 標識等の適正な設置

標識等については、法に定められた方法により適正に設置することが求められる。これは、標識標示主義から法定の標識等が定められた方法、手段により設置され、かつ、分かりやすく、視認性があることが標識等の効力発生の要件となるので、設置にあたっては、これらのことに十分注意することが必要である。

特に、設置された標識の視認性と効力を巡っては、多数の裁判例があり、不適切な設置により敗訴した事例も散見される。これらの敗訴した事例を検討すると、設置する場合に配慮が足りなかった場合が多いようである。

(2) 標識類似物等の設置の禁止行為

法定外表示を勝手に道路に表示した場合、その表示は、違法なものとなるばかりではなく、表示を命令した者も責任を追及される。また、車両の運転者がその表示通り

表示を権限のない者が設置した場合の責任を検討してみると、以下のような責任が考えられる。

1) 法第76条第1項

「何人も、信号機若しくは道路標識等又はこれらに類似する工作物若しくは物件をみだりに設置してはならない。」

これは、信号機又は道路標識等は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路に起因する障害を防止するための交通規制手段として設置するもので、道路交通上極めて重要なところから、何人もみだりにこれ（類似するものを含む。）を設置してはならないとしたものである。

この場合の「道路標識等」とは、道路標識と道路標示の両方を含んでいる。

2) 法第76条第2項

「何人も、信号機又は道路標識等の効用を妨げるような工作物又は物件を設置してはならない。」

ここでは、信号機又は道路標識等の表示が見えなくなったり、その表示する意味が分かりにくくなるような、言い換えるならば、それらのものが有する本来の機能が損なわれるような工作物や物件を設けることをいう。

3) 道路法第43条

（道路に関する禁止行為）何人も道路に関し、下記に掲げる行為をしてはならない。

ア みだりに道路を損傷し、又は汚損すること。

イ みだりに道路に土石、竹木等の物件をたい積し、その他道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある行為をすること。

2.3 道路標示

(1) 道路標示の意義

道路標示は、道路交通法や道路法等に規定されているが、具体的な設置様式等については、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（昭和35年総理府・建設省令第3号、以下、「標識令」という。）に定められているもので、道路標識と何ら異なるものではなく、公安委員会の意思決定をとって設置しており、車両の運転者は道路標示に従った運転を行う義務がある。

(2) 道路標示の設置基準

1) 道路標示及び区画線の設置区分

道路標示は公安委員会、区画線（みなす道路標示を含む。）は、道路管理者が設置することになっている。

2) 道路管理者の設置する区画線との関係

- ・ 「車道中央線」は、「中央線」を表示する道路標示にみなされる。
- ・ 「車道外側線」（道路の路端寄りに実線表示されるものに限る。）は、「路側帯」を表示する道路標示にみなされる。

3) 設置区分

ア 道路管理者が設置すべき区画線

- ・ 車道中央線
- ・ 車線境界線
- ・ 車道外側線
- ・ 路側帯（道交法第2条第2項「みなす路側帯」）
- ・ 車道幅員の変更
- ・ 導流帯
- ・ 路上障害物の接近
- ・ その他の法定外表示

イ 公安委員会が設置する道路標示

- ・ 規制標示
- ・ 指示標示
- ・ その他の法定外表示

(3) 道路標示の歴史

1) 大正から昭和期

路上に区画線を用いた交通規制の記号を採用したのは、大正9年1月の横断歩道が最初であった。しかし、当時の表示は、市内の極く一部に、しかも舗装していない道路に水を溶かした石灰で、二条の白線を描くという方法を用いていたので、1日4～5回は引き直さなければならないというやっかいなものであったうえ、あたり一面白い道路となり、区画線とはほど遠く、区画帯とでもいったほうが、より実態に近かったようであった。

その後、真鍮製の道路鋳が考案され、これを区画線に試用したところ効果的であったため、この真鍮鋳による舗装道路の表示線は、急速に普及し、昭和10年当時の主要交差点表示線は全てこれを用いた。

しかし、太平洋戦争で、この真鍮鋳も太平洋戦争中における軍需用金属資源の確保から、昭和17年5月12日施行された「金属回収令」の対象として全部掘り取られ、その後に代用品の陶器を試用してみたが、この代用品は、当時の荷車や鉄輪をはめた車輪の通行でほとんどが粉砕されてしまった。

2) 終戦直後

戦後、占領軍から道路の区画線表示の回復、回収について指摘され、さらには、横断歩道や停止線をアメリカ式にペイント塗装とするように勧告されたので、アメリカ公道管理局編の資料を参考として、戦後初めて新橋一丁目交差点の横断歩道、停止線、左折及び日本で初めての三車線塗装を試験的に実施した。

このとき使用したペイントは、昭和初期のものとは比較にはならないほど質的に改良されていたので、その成果は極めて良好とされ、特に三車線の区画は、従来片側2車線並進の道路が三車並進できるようになり、交差点の混乱はたちまち解消し

たとのことである。この後、ペイント塗装による区画線実施に踏みきり、昭和24年1月、祝田橋通りに中心線、車線及び警戒線を塗装した。

この頃までは、道路取締令に基づいて地方長官が管下の実情に応じて実施していたため、各府県によってその方法は、まちまちであり、さらに、戦後の交通事情の急変による臨時的措置として、警察署長の独自見解、あるいは占領軍からの要請により適宜実施したものが多く、正規の手続きも一般住民に対する周知の方法も行われていなかったようである。

3) 「道路標識・区画線及び道路標示に関する命令」の制定

昭和35年に旧道路交通取締法に代わって新しく道路交通法が制定された。法律の実施に伴い総理府・建設省をもって「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」が定められ、これにより標識の種類は、案内・警戒・規制・指示標識の4種類に区分されたが、検討期間の不足もあって結局、昭和25年のものをそのまま踏襲することになってしまった。

その後、数回の改正が行われ、現在の標識令となっている。

3. 法定外表示

現在の法定外表示は、一時停止規制を行う地点における停止線手前に設けられた「止まれ」の路面表示や減速マーキング、交差点クロスマーク等、警察庁として容認している法定外表示もある一方、この他に多種多様な法定外表示が設置されているのが現状である。

3. 1 法定外表示の意義

(1) 法定外表示とは、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理令・建設省令第3号。以下「標識令」という。）、道路交通法施行規制第3条、災害対策基本法施行規則第2条、大規模地震災害対策特別措置法施行規則等に定める以外の表示で、次に掲げる目的で設置されるものをいう。具体的には、法定外表示とは、次のことをいうと示されている。

ア 歩行者又は車両等の交通方法に関し、指導的な内容を標示するもの

(ア) 道路交通法の規定に基づく交通の規制によらず、事実上、交通の規制と同様の効果を実現することを目的として設けられるもの。例えば二輪車指導レーンを表示する看板。

(イ) 道路交通法の規定に基づく交通の規制を行う場合に、標識令上、当該交通の規制を行うための道路標識等の規定がなされていないため、事実上、道路標識と同様な効果を得るため設置されたもの。

イ 歩行者又は車両等の注意喚起を促すもの

(ア) 道路の状況若しくは交通の特性に関する注意喚起を行い、間接的に安全な交通方法を誘導するもの、又は運転者に対して直接的に安全運転の方法について注意喚起を行うもの。例えば、「居眠注意」を表示する立看板。

(イ) 交通方法に関する注意喚起を促すもので、交通の規制の実効を高めることを目的として設置されるもの。例えば、一時停止規制を行う地点における停止線手前に設けられた「止まれ」の路面表示。

(2) 標識令の規定に基づく道路標識であるが、次に掲げる場合のいずれかに該当するもの。

ア 標識令上、様式が例示とされる道路標識であって、標識令に示された様式と異なる様式を用いる場合。例えば、二輪車専用通行帯を表す道路標識。

イ 注意喚起を促すため、特異な運用方法を行う場合。例えば、灯火式標識の夜間点滅運用。

(3) このように、法定外表示といっても、

ア 標識令の例示を警察庁が追認している形式のもの

イ 警察庁の事前審査の必要のないもの

ウ その他の法定外表示

と区分される。これは、表示の統一性から必要なもので、ある表示が東京と他県での意味が異なったりした場合、車両の運転者が混乱してしまうからである。

また、法定外表示の中には、法令の改正により法定表示と認められるものがある。この例としては、「二段停止線」は、警察庁の事前照会の対象外の法定表示であったが、平成4年6月の標識令の改正で、法定表示となった。

- (4) ここで注意しなければならないことは、法定外表示というと「路面表示」と思われがちであるが、「立看板」も含まれることである。特に、立看板については、路面に表示するのとは異なり、簡単に作成できることから道路の表示に比較して割合に無造作に設置しているのではないかと思われるようなものが見られる。特に、「車両の運転者に直接的に安全運転の方法について注意喚起を行う立看板」は、相当数設置されているが、設置する場合は、個々に表示内容、表示場所等について検討する必要がある。

また、「事実上、交通の規則と同様の効果を実現することを目的として設けられるもの」の立看板の中には、標識の図柄を表示した立看板が見られるが、原則として標識の図柄を表示すべきものではなく、また、交通規制が実施されていない場所に設置すべきではない。

3. 2 法定外表示の役割

法定外表示は、現在のように各種の交通安全施設が整備されていなかったころには、多大な効果があったことは事実である。そのため、以前は多種多様の法定外表示がかなり使用されていた。

その後、交通事故防止に向けて都道府県警察の努力により交通安全の確保を図るために、多大な交通安全施設の整備および法定の道路標識・標示の高輝度化等の改良が行われてきたことにより、法定外表示の役割が以前に比較し低下してきた。しかし、交通事故の更なる削減は国民的課題であり、交通事故防止に向けた創意工夫と努力の現れである法定外表示は、依然有効な手段であることに相違はない。

いままで述べてきたように、交通管理者や道路管理者が勝手に法定外表示を設置していくと、交通に混乱が起こるのは明らかであり、そのために、法定外表示の適正な運用を行う必要がある。

3. 3 法定外表示に関する諸問題

(1) 道路標識と道路標示の関係

道路標識は、標識令により設置場所が定まっていることから、道路の構造等により設置出来ない場所があり、また、道路標識の乱立している場所等があることから、道路標示で対応する方が適切な場合がある。

(2) 統一性がないこと

道路標識及び道路標示は、全国的な統一が必要であるが、交通規制というものは、地域の実態に応じた規制が必要と考えられる。

例えば、都市部のような交通情勢と交通の渋滞がそれほど多くない場所での交通規制、また、都市部においても老人ホームや小中学校が集中している場所と商業地区での交通規制は、当然に異なるべきである。

そこで、地域の実情に応じた規制を担保するための道路標示に法定外表示が多数設置されるため、全国的な統一性に欠けることになる。地域の実情に応じた交通規制と標識標示の統一という問題は、今後とも検討すべき課題である。

(3) 規制内容と異なる表示

規制標識は、全て公安委員会の意思決定を受けて設置しているが、これを予告表示する法定外表示の中には、交通規制の内容を正しく表記していない法定外表示が散見される。

特に、地域に係わる交通規制の場合は、除外車両を除いてあるが、路面に表示する場合、狭い道路に表示するため、簡明に表記する必要から規制内容を略してしまう場合があり、現実の交通規制内容と異なってしまう場合がある。どうしても道路標識だけでは対応できない場合は、交通規制内容を確認し、公安委員会の意思決定の内容を正しく表示することが必要である。

(4) 効果的な設置

- 1) 道路表示は、法定表示であれ、法定外表示であっても交通事故防止のため、効果的な場所に表示することが必要である。ところが、交通事故防止のため「交差点クロスマーク」を設置するとき、併せて直近の細街路を含んだ交差点の全てに「交差点クロスマーク」を設置してしまうため、道路のいたるところに「交差点クロスマーク」だらけになり、肝心の交通事故多発の交差点とそれ以外の交差点とが区別できなくなってしまう。
- 2) 表示する場合に注意することは、表示場所の前後の関係に注意することである。例えば、「子供の飛び出し注意」の前に「止まれ」が表示されているため、「止まれ子供の飛び出し注意」となってしまう、車両の運転者が判断に迷ってしまう。この他、「止まれ30この先左カーブ通学路」と短区間に一時停止、速度規制、警戒表示及び通学路が重なって表示されている場所もあった。特に、法定外表示を設置するのは、道路の幅員が狭い裏通りのため、短い区間に設置することになる。そのため、前後の表示を良く検討しないと、区間内の道路全部が法定外表示だらけになってしまうことになる。

要は、必要な場所に必要な表示を設置することが必要なのである。

4. 法定外表示の現状およびその効果に関する検討

法定外表示については、各都道府県警察で多種多様な形状のものがもちいられているが、本章では全国的に用いられている法定外表示の主な事例（一時停止関係・交差点クロスマーク関係・ゼブラ中央線関係・進行方向別通行区分予告表示関係・減速マーク関係・交差点内誘導線関係・スクールゾーン関係等）について整理し、検討する。

その際、まず法定外表示の設置の現状とその表示事例をいくつか列挙し、問題点について検討を行った上で、検討結果をまとめることとする。

4. 1 一時停止関係

4. 1. 1 現 状

一時停止（330）の規制標識が設置してある場所には、一時停止すべき場所であることを明示するために「止まれ」「とまれ」「止マレ」「トマレ」等の文字が表示されているところが多い。

[全国的に使用されている表示事例]



① 漢字の縦表示



② 漢字の縦表示



③ 漢字の縦表示



④ 漢字の縦表示



⑤ 漢字の横表示



⑥ 漢字の横表示



⑦ ひらがなの縦表示



⑧ ひらがなの縦表示



⑨ カタカナの縦表示



⑩ カタカナの横表示



⑪ 自転車「とまれ」と併記表示



⑫ 自転車用「とまれ」表示



⑬ 文字の中心線がずれている



⑭ 文字の中心線がずれている



⑮ 黄色使用が問題である



⑯ 黄色使用が問題である

4. 1. 2 問題点と検討

- ・文字表示「止まれ」は、非常に判読しやすく判りやすい〔規制標識の一時停止（330）の文字〕と同じにする事が望ましい。
- ・「止まれ」「とまれ」「止マレ」「トマレ」等の表示方法が使用されているが、これを統一する必要がある。
- ・「止まれ」に統一した場合は、「止まれ」の字体の統一化が必要である。特に、「れ」の字体については統一性がないため検討する必要がある。
- ・首都圏を中心にした道路標示のアンケート調査（〔参考-2〕平成8年10月実施）に於いては70%の回答者が「止まれ」の表示方法が良いとの選択をしている。
- ・障害物（樹木・看板等）により確認しにくい場所に於いては〔規制標識の一時停止（330）〕に比べると路面の文字表示の方が確認しやすい。
- ・同一地点付近に他の道路標示（例・・・平行駐車）があった場合、視認性等を充分考慮して「止まれ」の文字表示の位置を決める必要がある。

4. 1. 3 結 論

◎車両及び路面電車が一時停止すべきことを指定する交差点又はその手前の直近の必要な地点における路端に設置されている規制標識の一時停止(330)の場所で、停止線(203)の手前の地点に表示する。

◎表示方法は原則として縦表示とする。

◎表示字体は原則として利用者が見やすく、読みやすい「止まれ」の文字(記号)が望ましいが、例えば小学校近辺等の周辺条件によっては「とまれ」を用いても差し支えない。

◎(社)交通工学研究会の「路面標示設置の手引き」の基準になっっている「止まれ」の字体(「4. 1. 1 現状」の写真①②参照)を使用するものとする。

◎「止まれ」(縦表示)に於いて中心線は写真①②のようにそろえる表示とする。

◎黄色による表示は、禁止を表すために使用しないものとする。

4. 1. 4 運用の応用例

(イ) カラー舗装との組合せ

(ロ) 「一時停止」の予告表示

(ハ) 「止まれ」文字周辺の注意喚起表示

(1) 現 状

(イ) カラー舗装との組合せ、(ロ) 「一時停止」の予告表示、(ハ) 「止まれ」文字周辺の注意喚起表示とも、利用者に対して注意喚起を起こさせるために全国的に多く使用されている。

[(イ) カラー舗装との組合せの表示事例]



①



②

[(ロ) 「一時停止」の予告表示の表示事例]



③



④

[(ロ) 「一時停止」の予告表示の好ましくない表示事例]



⑤ 停止線と間違える恐れがある



⑥ 黄色使用が問題である

[(ハ) 「止まれ」文字周辺の注意喚起表示の表示事例]



⑦



⑧



⑨



⑩



⑪



⑫



⑬



⑭

[(ハ) 「止まれ」文字周辺の注意喚起表示の好ましくない表示事例]



⑮ 蛇行の危険性がある



⑯ 「止まれ」の位置が不適切である



⑰ 黄色使用が問題である



⑱ 黄色文字使用と表示方式が問題である

(2) 問題点と検討

- ・ (イ) カラー舗装との組合せは「止まれ」が強調されて、より効果的である。
- ・ (ロ) 「一時停止」の予告の表示は、「横断歩道又は自転車横断帯あり」の予告表示のように、表示する事は効果的であるが、表示の方法によっては誤解を生じる恐れがある。
- ・ (ハ) 「止まれ」文字周辺の注意喚起表示は、表示の方法によっては効果的である場合もあるが、誤解を生じる恐れもある。
- ・ 信号機の未設置交差点に於いて「横断歩道」が設置してある位置に「止まれ」がある場合は、「一時停止」の予告を表示する場合に「横断歩道又は自転車横断帯あり」の標示位置との問題が生じる。
- ・ 両方表示した場合には「横断歩道又は自転車横断帯あり」との区分判断や視認性の問題及び道路景観上の問題も生じてくる。
- ・ 全国的に「止まれ」を強調すべく多種多様の形状（イメージ狭さく）と組合せた表示が多くあるが、これを統一化する必要がある。
- ・ 「一時停止」の予告の表示によっては停止線がどれであるかの見分けが困難な状態になり、危険性が出てくる。

(3) 結論

- ◎ (イ) については、決められたカラー舗装で組合せる事とする。
- ◎ (ロ) については、「横断歩道等あり」の予告表示との兼ね合い及び表示方法に問題点が多いため今後の検討課題とする。
- ◎ (ハ) については、多種多様の表示方法が全国的に採用されており、表示の必要性及び統一性等問題点が多いため、今後の検討課題とする。

4. 2 交差点クロスマーク関係

4. 2. 1 現 状

・交差点であることを明示するために、道路が交差する中央部分に表示されている。

その形状としては、十字型、T字型等がある。

[全国的に使用されている表示事例]



①



②



③



④

中央線がある場合の表示事例



⑤



⑥

[好ましくない表示事例]



⑦ 中央線及び停止線との関係が不明瞭である



⑧ 中央線(実線)の判断が問題になる



⑨ 道路巾員と枠との関係が不明瞭である



⑩ 表示位置及び大きさに問題がある

4. 2. 2 問題点と検討

- ・ どちらの道路が優先であるか不明の道路においては、どちら側からも交差する道路が確認できて効果的である。
- ・ 優先道路側から交差する道路が確認出来ない道路状況においても、優先道路側から交差点であることが確認できて効果的である。
- ・ 表示方法の統一化が必要である。
- ・ 交差道路を表示する長さが長い場合に「停止線」に間違えられ問題が生じる恐れがある。
- ・ 中央線が破線の場合において、中央線上に「クロスマーク」の表示をした場合には「クロスマーク」の確認が難しくなり、破線が実線になって判断されるケースが出てくるので、交差点内の表示方法を検討する必要がある。

- ・中央線の標示(実線及び破線)がある道路において、「クロスマーク」の設置の必要性がある場合には、「クロスマーク」表示位置及び表示方法を検討する必要がある。
- ・道路巾員に応じた「クロスマーク」の大きさが必要である。

4. 2. 3 結 論

◎原則として、中央線のない道路に設置する事とする。

◎交差点であることをあらかじめ示す必要のある交差点の中央の位置付近に表示するものとし、十字交差点道路の場合は〔十字型〕を、T字交差点道路の場合は〔T字型〕を表示するものとする。

4. 2. 4 運用の応用例

(イ) カラー舗装との組合せ

(ロ) 外側線の補助線

(1)現 状

(イ) カラー舗装と組合せることにより、交差点がより明確になる。

(ロ) 外側線の補助線は、外側線と外側線との間にドットマークを入れて、交差点の位置を明確にするために使用されている。

[(イ)] カラー舗装との組合せの表示事例]



①



②

[(ロ)] 外側線の補助線の表示事例]



③



④



⑤



⑥

(2) 問題点と検討

- ・ (イ) カラー舗装との組合せはクロスマークが強調されてより効果的である。
- ・ (ロ) 外側線の補助線の表示は、優先道路側から交差する道路が確認出来ない道路状況においても交差する道路がある事が確認できて効果的である。

また、カーブ等の道路状況が悪い場所において、道路線形が確認できて効果的である。

- ・ 外側線の補助線の幅及び長さ等の統一が必要である。
- ・ 外側線が無い道路の交差点部に於ける補助線の設置についての検討が必要である。

(3) 結 論

- ◎ (イ) カラー舗装との組合せについては、決められた一定の色のカラー舗装で組合せをする事とする。
- ◎ (ロ) 外側線の補助線については、幅及び長さ等の統一化は今後の検討課題とする。

4.3 ゼブラ中央線関係

4.3.1 現 状

車両の通行の用に供しない部分という位置付けで、白色の斜線表示の外枠を白色で表示した中心線、つまりゼブラを中央線として使用する表示方法が全国的に多く使用されている。

また、ゼブラの両側若しくはゼブラの中央を黄線で表示することにより、「追越しのための右側部分はみ出し通行禁止」規制のかかった幅の広い中央線として運用している場合もある。

[全国的に使用されている表示事例]



①



②



③



④

4. 3. 2 問題点と検討

- ・「ゼブラ中央線」の中央位置を明確にする必要性がある場合にゼブラ内に中央線を表示するか検討する必要がある。
- ・「立入り禁止部分」と「ゼブラ中央線」との相違及び各々の位置づけを明確にする必要がある。
- ・白枠の表示方法をゼブラ中央線として位置づけした場合に「追越しのための右側部分はみ出し通行禁止」線の表示方法を両側に表示するのか、中央位置に表示するのかを統一する必要がある。

4. 3. 3 結論

- ◎道路の中央部において車両の通行の用に供しない部分であることを表示するものとする。
- ◎ゼブラ中央線としては白色の斜線表示をした外枠を白色で表示したものを基本とする。
- ◎ゼブラのどこの位置を中央部分とみなすかについては議論が必要なので今後の検討課題とする。
- ◎追越しのための右側部分はみ出し通行禁止の場合には、①と③が考えられるが、何れが適当かは今後の課題とする。

4. 4 進行方向別通行区分予告表示関係

4. 4. 1 現 状

進行方向別通行区分の規制標示の予告として、破線の矢印を規制標示の手前に表示している

[車線数変更のない場合の表示事例]



①



②

[車線数が変わる場合の表示事例]



③



④

[車線数が変わる一定区間に車線境界線を表示した場合の表示事例]



⑤



⑥

[車線数が変わる一定区間に車線境界線を表示しない場合の表示事例]



⑦



⑧

4. 4. 2 問題点と検討

- ・ 予告の表示がある事によって事前に車線変更がスムーズに出来る。
- ・ 車線数の多い道路に於いては、特に事前に車線変更ができるので非常に効果的である。
- ・ 予告表示の位置（距離）及び表示方法が統一化されていないので、検討する必要がある。
- ・ 車線変更する場合に車線境界線のある場合とない場合とがあり、統一化されていないので、これも検討の必要がある。（写真⑤、⑥の事例と⑦、⑧の事例）

4. 4. 3 結論

- ◎ 「進行方向別通行区分」の予告表示は破線で表示することとする。
- ◎ 交差点手前において、通行の区分を指定する必要な地点に表示するものとする。
- ◎ 車線数が変わらない場合には、車線別に表示することとする。
- ◎ 車線数が変わる場合には、通行区分の予告の矢印を並べる表示方法とする。（写真③の表示方法）
- ◎ 車線数が変わる場合は、車線変更する一定の区間は車線境界線を表示しない方が判りやすいと考えられる。（写真⑦の表示方法）
- ◎ 右折車線と直進車線の境界線をゼブラまで表示する場合（写真⑤）と表示しない場合（写真⑦）があるが、何れ（破線表示または表示をカット）でも良い。

4.5 減速マーク関係

4.5.1 現 状

視覚的に走行速度が増しているような錯覚を与えることにより、心理的な減速作用を促すことを目的として使用されており、減速の必要なカーブ区間・勾配の急な区間・追突事故の危険性のある区間等を対象として表示されている。

[全国的に使用されている表示事例]



①



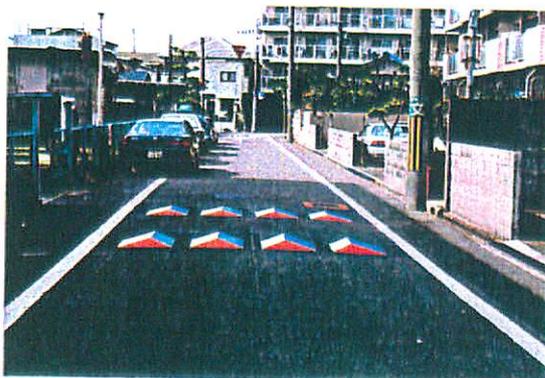
②



③



④



⑤



⑥



⑦



⑧

4. 5. 2 問題点と検討

- ・多種多様の「減速マーク」の表示方法が統一化されていないので、検討する必要がある。
- ・等間隔の破線等で表示する場合の長さ及び幅の統一の検討が必要である。
- ・破線表示の角度の基準化が必要である。
- ・二輪車等へのスリップ事故防止対策の必要がある。

4. 5. 3 結論

- ◎カーブ地点の手前等減速対策の必要性の高い道路の一定区間に表示するものとする。
- ◎中央線・車線境界線・外側線等によって車両通行帯の設けてある道路において、車両通行帯の両側に等間隔の破線の表示が望ましい。
- ◎危険度の非常に高い道路の区間においては、車両通行帯の両側の破線での表示以外に車両通行帯の中央部にも注意喚起を施す表示方法も有効と考えられる。
- ◎表示の切り込み角度および中央線の注意喚起表示等の表示方法については、今後の検討課題とする。

4. 5. 4 運用の応用例

(イ) 文字による減速表示

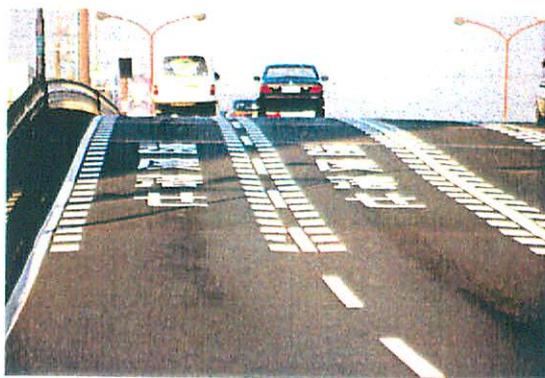
(1) 現状

表示文字及び表示方法等は統一されていないが、全国的に文字表示による注意喚起を取り入れた表示方法を使用しており、減速の意味を示す文字表示を併せて表示すると減速の意味がより明確になって効果的である。

[全国的に使用されている表示事例]



①



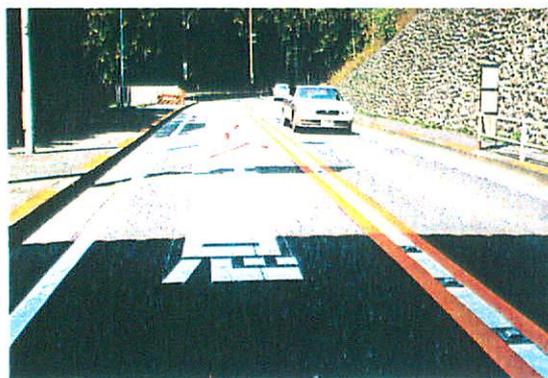
②



③



④



⑤



⑥



⑦



⑧

[好ましくない表示事例]



⑨ 文字数が多いことにより
判読が難しい



⑩ 文字間隔がないことにより
判読が難しい



⑪ 文字の大きさ及び文字間隔の
問題がある



⑫ 意味が不明である
(横断歩道ありの意味?)

(2) 問題点と検討

- ・ [参考-2] の道路標示のアンケート調査結果に於いても減速マーク記号と同様に減速文字表示も「80%のドライバーが減速に対して注意をしている」との結果が示されている。
- ・ 文字数・文字間隔・文字形態等の表示方法によっては判読が困難になる場合があり、注意喚起にならない危険性がある。
- ・ 減速マークと同一場所に文字表示をする場合には特に表示位置等を検討する必要がある。
- ・ 「速度落せ」、「速度落とせ」、「速度おとせ」等文字表示が統一されていないので、統一して基準化する必要がある。(写真・・・①②③④参考)
- ・ 減速マークの意味を示す文字表示を減速マーク若しくはカラー舗装等と併せて用いると効果的であるが、表示方法(文字数・文字間隔・文字形態等)によっては視認性・判読性等に問題を生じる場合がある。

(3) 結 論

◎文字表示の種類が多種多様の上、一つの文字表示(例・・・速度落せ)に於いても数種類の表示方法があり、表示方法の統一を図ることは今後の検討課題とする。

4. 6 交差点内誘導線関係

4. 6. 1 現 状

「右左折の方法（111）」については、交差点の状況により道路標示の「進路変更禁止（102の2）」、「進行方向別通行区分（110）」、「車線境界線（206）」、「進行方向（204）」、「停止線（203）」等と組み合わせて使用されているが、交差点内の誘導線の表示については統一様式はないのが現状である。

[全国的に使用されている表示事例]



①



②



③



④

4. 6. 2 問題点と検討

- ・表示されている交差点では、右左折がスムーズになり直進との出会い頭の事故防止に役立っている。
- ・交差点内の全方向への停止線及び誘導線の表示の基準化の必要性がある。
- ・交差点内での停止線の表示方法を統一する必要がある。
(写真・・・①②は実線・写真・・・③④は破線)
- ・複雑表示における利用者側の知識不足による危険性への対応が必要である。
- ・主要幹線での交差点及び変則交差点等における表示方法の基準化が必要である。

4. 6. 3 結 論

- ◎車両が交差点内において右折又は左折をするときに通行すべき部分を指定する交差点又はその直近の必要な場所に「進路変更禁止」、「進行方向別通行区分」、「車線境界線」、「進行方向」、「停止線」等と組合せて表示するものとする。
- ◎交差点内に表示する停止線は交差点内での通行車両の状況に応じて停止する場合を示すものであるので、交差点内での停止線の表示方法は③、④のように破線とするかは、複合交差点の場合に特に問題であり、統一化は今後の検討課題とする。

4. 7 スクールゾーン関係

4. 7. 1 現 状

表示方法は統一されていないが、スクールゾーンであることを明示するために、ゾーンの入口等に表示されており、地域住民との関わりも大きい。

[全国的に使用されている表示事例]



①



②



③



④



⑤



⑥



⑦



⑧

4. 7. 2 問題点と検討

- ・ カラー舗装等と組合せての表示方法も採用されており、非常に効果的である。
- ・ 表示方法が統一されていないので基準化が必要である。
- ・ カラー舗装等の使用に於いても採用色の統一が必要である。
- ・ 表示場所の統一及び道路形態（道路巾員・車歩道区分等）に於ける基準を検討する必要がある。（学校等より半径何米以内等の検討も含む）
- ・ 警戒標識の「学校等あり（208）」との関連性の検討も必要である。

4. 7. 3 結論

◎文字表示の種類・カラー舗装・表示方法（縦表示および横表示）等種類が多いため、表示方法や設置場所についての問題及び警戒標識の「学校等あり（208）」との関連性等の問題が多いため、今後の検討課題とする。

4. 8 その他のゾーン関係

4. 8. 1 現 状

高齢化対策として、「シルバーゾーン」関係の表示が全国的に多く使用されているが、その表示についての統一様式はない。

また、「シルバーゾーン」表示以外にも、高齢化対策として「老人ゾーン」、「セーフティグリーンゾーン」、「ともしびゾーン」、「思いやりゾーン」等多種多様の表示方法が使用されている。

[全国的に使用されている表示事例]



①



②



③



④



⑤



⑥



⑦



⑧



⑨



⑩



⑪

4. 8. 2 問題点と検討

- ・「シルバーゾーン」の位置付けを検討する必要がある。
- ・「スクールゾーン」と同様に表示方法が統一されていないので統一化への検討が必要である。
- ・カラー舗装等の使用に於いても採用色の統一化への検討が必要である。

4. 8. 3 結論

◎文字表示の種類・カラー舗装・表示方法（縦表示および横表示）等種類が多いため、表示方法や設置場所等については、今後の検討課題とする。

5. まとめ

本章では4章で検討した法定外表示の検討結果をとりまとめるとともに、今後の法定外表示のあり方を検討する上での課題を示すこととする。

5. 1 本調査研究委員会で提案する表示例

4章で検討した内容を踏まえ、それぞれの法定外表示ごとに、その検討結果および検討課題をとりまとめるとともに、本調査委員会として提案する標準的な表示方法を記載することとする。

5. 1. 1 一時停止関係

(1)提案

- ①車両及び路面電車が一時停止すべきことを指定する交差点又はその手前の直近の必要な地点における路端に設置されている規制標識の一時停止（330）の場所で、停止線（203）の手前の地点に表示する。
- ②表示方法は原則として縦表示とする。
- ③表示字体は利用者が見やすく、読みやすい「止まれ」の文字（記号）が望ましい。
- ④（社）交通工学研究会の「路面標示設置の手引き」の基準になっている「止まれ」の字体を使用するものとする。
- ⑤「止まれ」（縦表示）の各文字の中心線はそろえるものとする。
- ⑥黄色による表示は、禁止を表すために使用しないものとする。
- ⑦カラー舗装との組合せ使用の場合、カラー舗装については別途定められた一定の色の舗装を使用することとする。

(2)検討課題

- ①「一時停止」の予告表示については、「横断歩道等あり」の予告表示との兼ね合い及び表示方法に問題点が多いため今後の検討課題とする。
- ②「止まれ」文字周辺の注意喚起表示については、多種多様の表示方法が全国的に採用されており、表示の必要性及び統一性等問題点が多いため、今後の検討課題とする。

(3)主な設置例

一時停止の「止まれ」の主な設置例は以下のとおりである。

5. 1. 2 交差点クロスマーク関係

(1)提案

- ①原則として、中央線のない道路に設置する事とする。
- ②交差点であることをあらかじめ示す必要のある交差点の中央の位置付近に表示するものとし、十字交差点道路の場合は〔十字型〕を、T字交差点道路の場合は〔T字型〕を表示するものとする。
- ③カラー舗装との組合せについては、決められた一定の色のカラー舗装と組合せることとする。

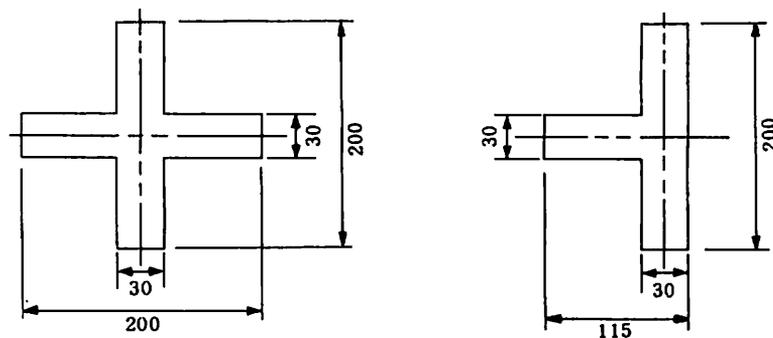
(2)検討課題

- ①外側線の補助線については、幅及び長さ等の統一化が今後の検討課題とする。

(3)主な設置例

交差点クロスマークの主な設置例は以下のとおりである。

主な設置例および寸法



5. 1. 3 ゼブラ中央線関係

(1)提案

- ①道路の中央部において車両の通行の用に供しない部分であることを表示するものとする。
- ②ゼブラ中央線としては白色の斜線表示をした外枠を白色で表示したものを基本とする。

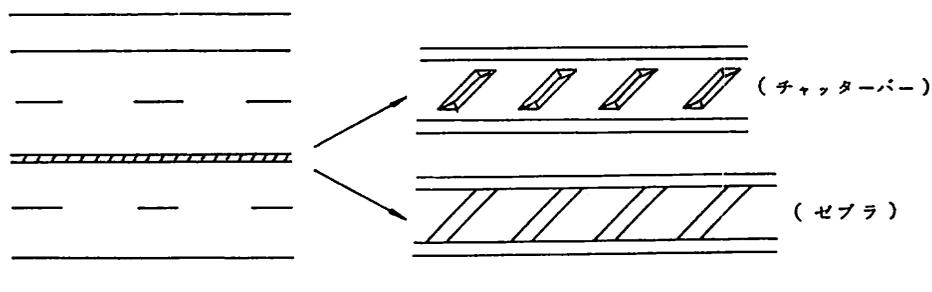
(2)検討課題

- ①ゼブラのどこの位置を中央部分とみなすかは問題が多いので今後の検討課題とする。

(3)主な設置例

ゼブラ中央線の主な設置例は以下のとおりである。

主な設置例および寸法



5. 1. 4 進行方向別通行区分予告表示関係

(1) 提案

- ①「進行方向別通行区分」の予告表示は破線で表示することとする。
- ②交差点手前において、通行の区分を指定する必要な地点に表示するものとする。
- ③車線数が変わらない場合には、車線別に表示することとする。
- ④車線数が変わる場合には、通行区分の予告の矢印を並べる表示方法とする。
- ⑤車線数が変わる場合は、車線数が変化する一定の区間は車線境界線を表示しないものとする。

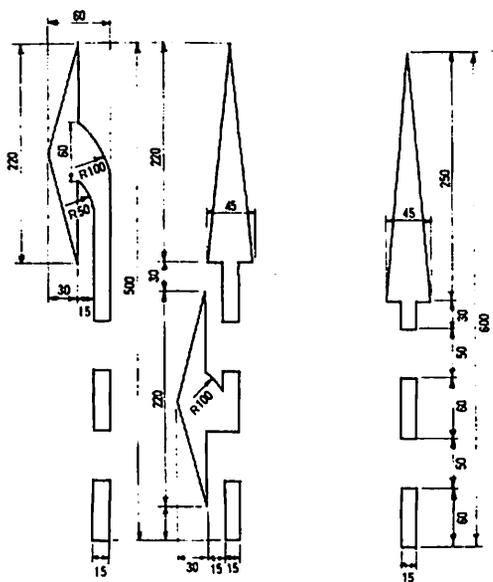
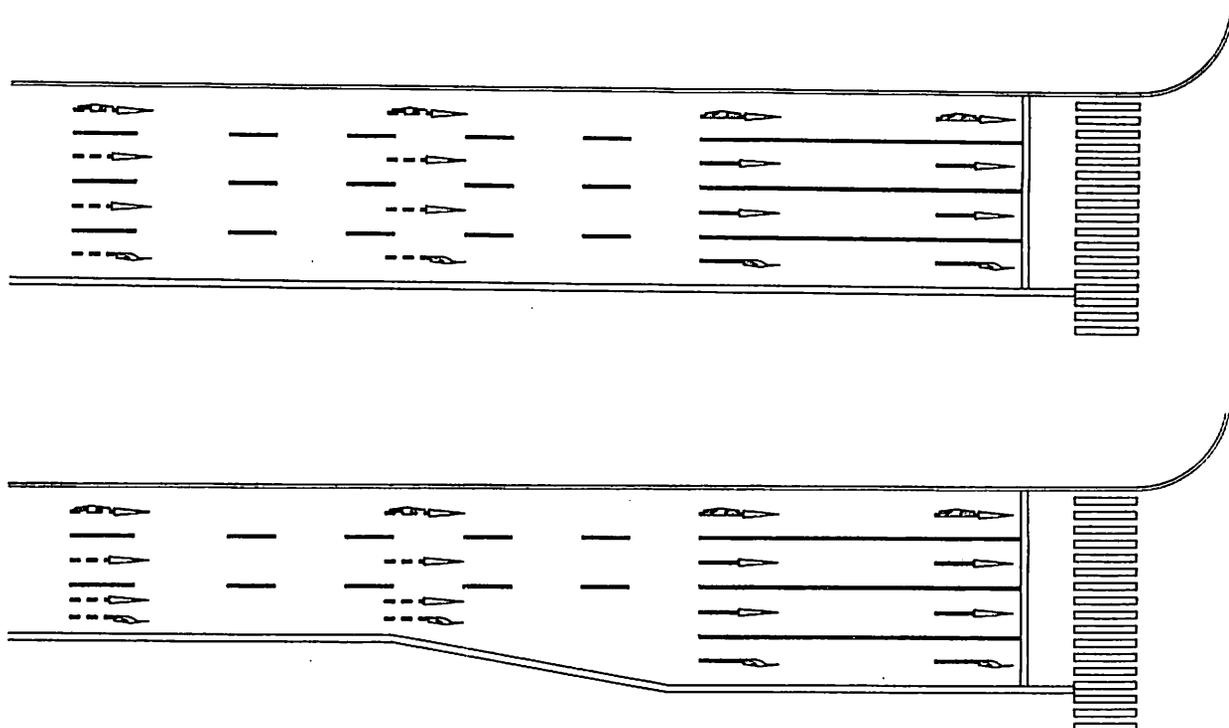
(2) 検討課題

どの程度手前から、どの程度の間隔で予告するかは検討課題とする。

(3) 主な設置例

進行方向別通行区分予告表示の主な設置例は以下のとおりである。

主な設置例および寸法



5. 1. 5 減速マーク関係

(1)提案

- ①カーブ地点の手前等減速対策の必要性の高い道路の一定区間に表示するものとする。
- ②中央線・車線境界線・外側線等によって車両通行帯の設けてある道路において、車両通行帯の両側に等間隔の破線で表示するものとし、破線は30度～45度の角度を持ったものを基準とする。
- ③危険度の非常に高い道路の区間においては、車両通行帯の両側の破線での表示以外に車両通行帯の中央部にも注意喚起を施す表示方法が出来るものとする。

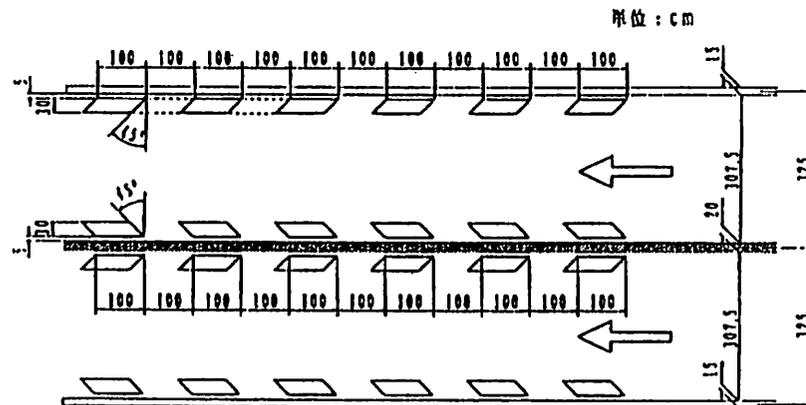
(2)検討課題

- ①文字表示の種類が多種多様の上、一つの文字表示（例・・・速度落せ）に於いても数種類の表示方法があり、表示方法の統一を図ることは今後の検討課題とする。

(3)主な設置例

減速マークの主な設置例は以下のとおりである。

主な設置例および寸法



5. 1. 6 交差点内誘導線関係

(1)提案

- ①車両が交差点内において右折又は左折をするときに通行すべき部分を指定する交差点又はその直近の必要な場所に「進路変更禁止」、「進行方向別通行区分」、「車線境界線」、「進行方向」、「停止線」等と組合せて表示するものとする。

(2)検討課題

交差点内に表示する停止線は交差点内での通行車両の状況に応じて停止する場合を示すものであるため、交差点内での停止線の表示方法は③、④のように破線と

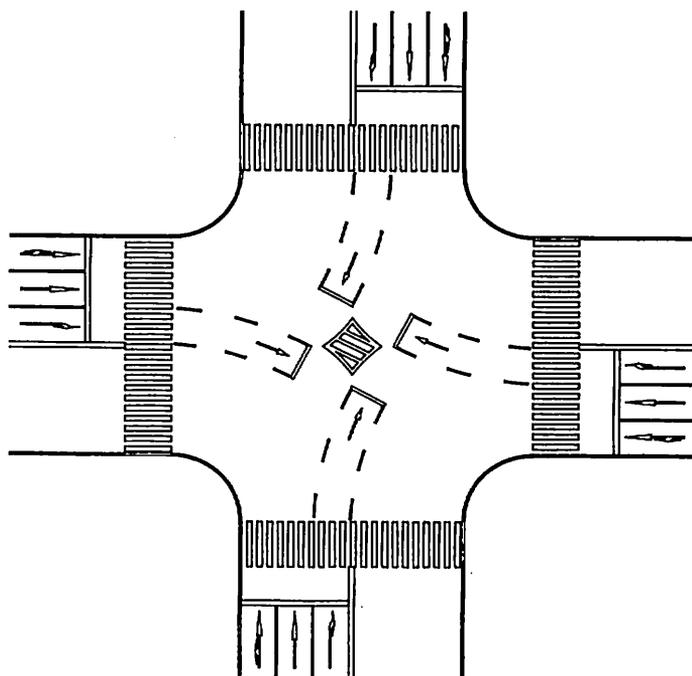
(2) 検討課題

交差点内に表示する停止線は交差点内での通行車両の状況に応じて停止する場合を示すものであるため、交差点内での停止線の表示方法は③、④のように破線とするかは、複合交差点の場合に特に問題であり、今後統一すべき検討課題である。

(3) 主な設置例

交差点内誘導線の主な設置例は以下のとおりである。

主な設置例



5. 1. 7 スクールゾーン関係

(1) 提案

本調査の検討では特に提案までには至らなかった。

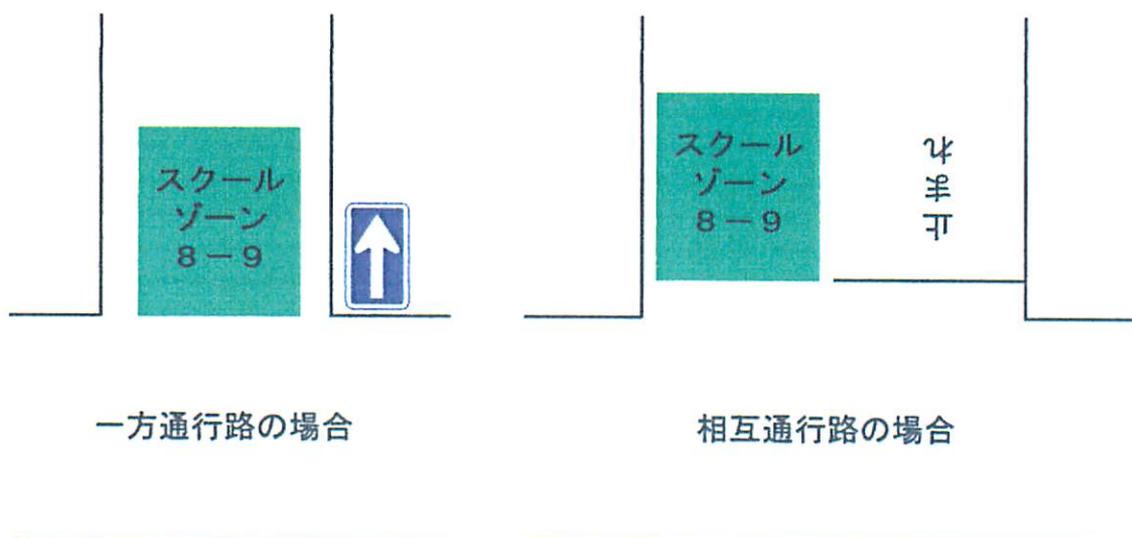
(2) 検討課題

- ①文字表示の種類・カラー舗装・表示方法（縦表示および横表示）等種類が非常に多いので、表示方法や設置場所についての問題及び警戒標識の「学校等あり（208）」との関連性等の問題が多いため、今後の検討課題とする。

(3) 主な設置例

スクールゾーンの主な設置例は以下のとおりである。

主な設置例



5. 1. 8 その他のゾーン関係

(1) 提案

本調査の検討では特に提案までには至らなかった。

(2) 検討課題

- ①文字表示の種類・カラー舗装・表示方法（縦表示および横表示）等種類が多いため、表示方法や設置場所等については、今後の検討課題とする。

5. 2 今後の課題

道路表示を主とした法定外表示の検討結果を踏まえ、5. 1で本調査研究委員会としての提言を行ったが、今後これらの法定外表示をより積極的に活用し、交通安全の確保を図って行くためには、さらに以下の検討が残されている。

5. 2. 1 法定外表示の効果測定

- ①本調査研究委員会は全国的な事例収集調査に基づき、代表的な8種類の法定外表示についての検討を行い、その内いくつかの代表例については基準化に向けての提案を行ったが、しかし、これらの提案は豊富な経験と専門知識に基づくものではあるが、基準化に向けてはフィールドにおける整備効果の測定が必要である。
- ②効果測定に当たっては、同種の法定外表示であっても厳密には多数の種類があるため、複数の種類についての検討を行う必要がある。
- ③効果測定の調査方法は、対象者（自動車、二輪車、歩行者等）が表示の意図するところを理解し、判断行動を行う程度を測定することになる。具体的な測定手法は表示の種類、場所等により異なるため個別に検討する必要がある。

5. 2. 2 法定外表示の標識令への位置付け（法定外表示の法定化への検討）

- ①法定外表示は基本的には法定化に向けて検討を行っていく必要があるが、特に本調査研究委員会で検討した「一時停止関係」、「交差点クロスマーク」、「ゼブラ中央線関係」、「進行方向別通行区分予告表示関係」、「減速マーク関係」、「交差点内誘導線関係」については、表示の重要性、事例の多さ等からまず第一に法定化検討の必要性が高いと考えられる。なお、これらを公安委員会管理（道路標示）とするか道路管理者管理（区画線）とするかの検討も併せて行う必要があろう。因みに現在の管理区分は表5. 2. 1のようになっている。この区分から判断すると「交差点クロスマーク」は区画線、他は道路標示とも考えられるが、今後検討が必要である。
- ②法定外表示を法定化するに当たっては、標識標示全体の国際化への対応と併せて検討すべきであり、海外の動向を十分に踏まえつつ検討すべきである。

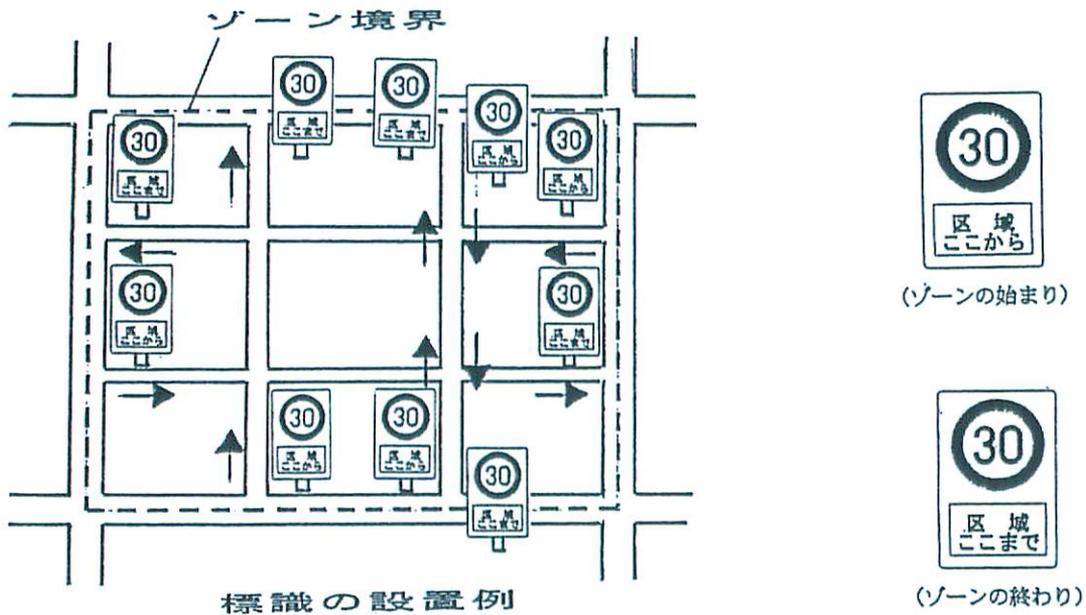
表5. 2. 1 区画線、道路標示の設置区分

区 画 線		道 路 標 示	
種 類	道路管理者の設置すべきもの	種 類	公安委員会の設置すべきもの
車道中央線 (101)	車道幅員6m以上の区間のうち右記の区間を除く全区間	中 央 線 (205)	道路交通法第17条第3項の規定により日又は時間を限って中央線の変移を行なう区間および同法第30条第4号の規定により道路の両側について追越し禁止の指定をする区間
車線境界線 (102)	直轄管理区間、有料道路区間その他道路の新改築にともなって設置する場合（右記の区間を除く）	車 両 通 行 帯 (109)	道路交通法第20条第3項の規定により同条第2項に規定する通行区分と異なる車両通行区分を指定する車両通行帯を設ける場合
車道外側線 (103)	必要な区間		
歩行者横断指導線 (104)		横 断 歩 道 (201)	全箇所
車道幅員の変更 (105)	全箇所		
路上障害物の接近 (106)	右記の箇所を除く全箇所	安全地帯又は路上障害物に接近 (208)	安全地帯への接近箇所
路上駐車場 (107)	全箇所		

- (注) 1. 上表は簡易な舗装を除く舗装済区間に適用するものとする。
 2. 区画線および上表に掲げる道路標示の設置の際には相互に連絡のうえ、両者においてあらかじめ十分協議するものとする。
 3. 設置後の維持管理は原則として、当初の設置者が実施するものとする。

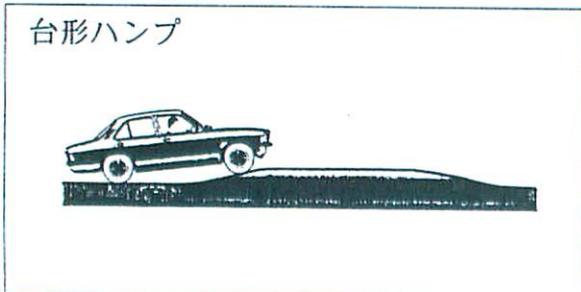
参考-1 コミュニティ・ゾーン関係

- ◎コミュニティ・ゾーンは近年の車社会の進展に伴い、幹線道路の慢性的な交通渋滞等のために、居住区内を通過する車両が増加して、居住者の安全が保たれていない状況にある地域に対応するために、ソフト的手法（交通規制）とハード的手法（道路の物理的改変）とを組合せ、高齢者・学童等の交通弱者をはじめとして地域住民の安全性・快適性・利便性等の向上をはかり、居住者が安心して暮らせる生活環境を確保するためのゾーン対策である。
- ◎ゾーン対策にはソフト的手法（交通規制）では「ゾーン規制標識」「交差点マーク」があり、ハード的手法（道路の物理的改変）では「ハンプ」「狭さく」「シケイン」、その他に「路面凹凸舗装」「通行遮断」「ミニロータリー」「ポラード（車止め杭）」等があり、その地域の状況によって取入れられる。
- ◎ゾーン規制標識
ゾーン規制標識には「通行止め関係」「駐車禁止関係」「最高速度関係」等があり、ゾーン地域の入口・出口に設置される。



◎ハンプ

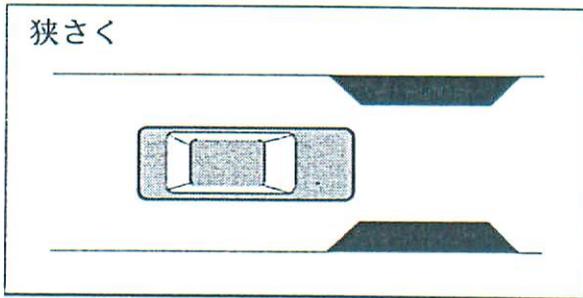
ハンプは車道路面に凸面断面の舗装を施し、過度的な速度で通過しようとする車両の速度抑制させるための道路構造を改変するものである。



イギリスで使用されている
ハンプの表示事例

◎狭さく

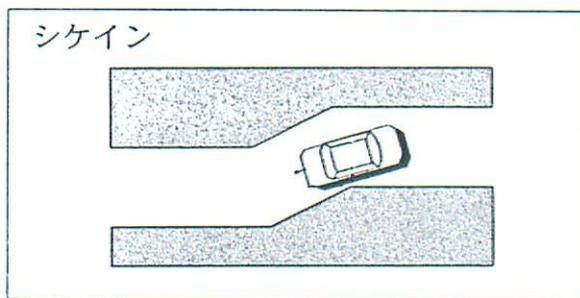
狭さくは車両の通過部分の幅を物理的に狭くする若しくは視覚的にそう認識させることにより、過度的な速度で通過しようとする車両の速度抑制させるものである。



出典：コミュニティ・ゾーン形成マニュアル [(社) 交通工学研究会]

◎シケイン

シケインは車両の通過部分の線形をジクザグにしたり蛇行させたりさせて、車両の速度抑制させるものである。



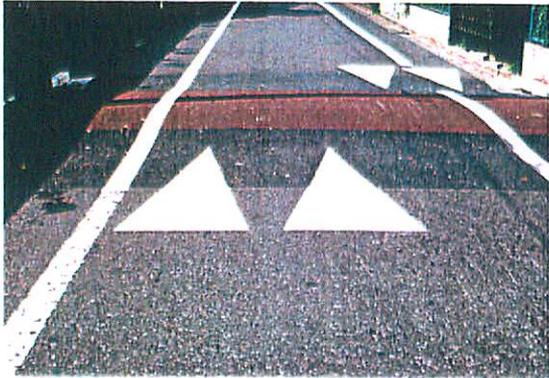
[事例]

東京都三鷹市に於ける「ハンプ」の試験設置等の状況



地域のシンボルマークを

併記している事例



(必要性)

- ・ 居住者が安心して暮らせる生活環境を確保するには効果的である。
- ・ 高齢者・学童及びシルバーカー・身体障害者用車イス等の交通弱者と言われる歩行者等が安心して歩行できる。
- ・ 通過車両の抑制ができて効果的である。

(問題点)

- ・ ハンプ等による住民への騒音及び車両への影響等を検討する必要がある。
- ・ 夜間における道路改良による事故防止対策を検討する必要がある。
- ・ ハンプ等の道路標示の表示方法の基準化を検討する必要がある。
- ・ 警戒標識の〔路面凹凸あり（209の3）〕との関連性を検討する必要がある。

[参考-2] 道路標示のアンケート調査結果内容

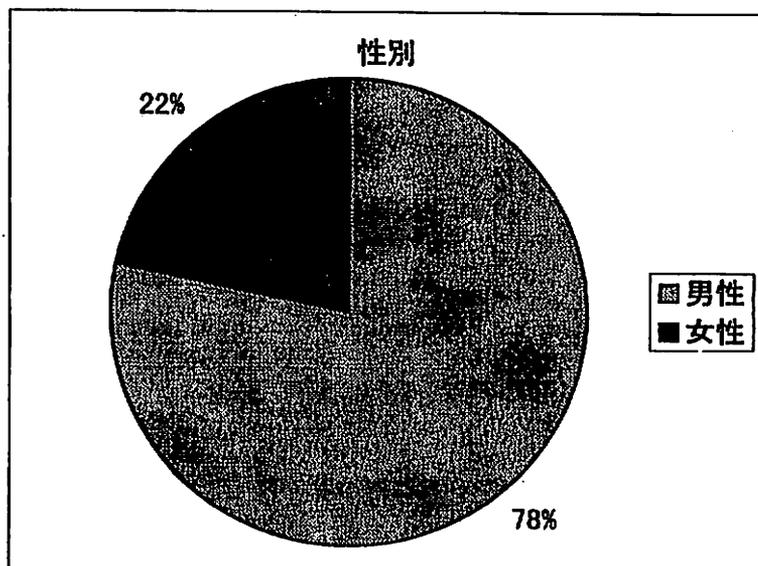
アンケート調査は、東京都内を中心に関東一円の運転者を対象に3000名の方に
[道路標示] 関係の設問を25問をお願い致しました。

回答をいただきました方は1996名でしたが、その内の41名の方の回答内容に
無回答等の不備がありましたので、最終的の回答数は1955名（回収率65.2%）
になっています。

運転者の運転経歴等についての回答結果は下記の通りですが、男女別内訳は男性が
1532名（78.4%）、女性が423名（21.6%）になっています。

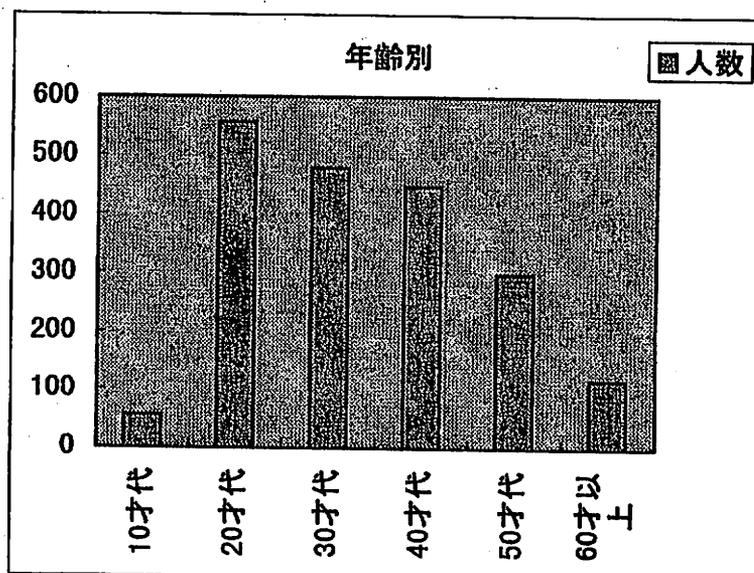
◎性別区分

性別	人数
男性	1,532
女性	423
	1,955



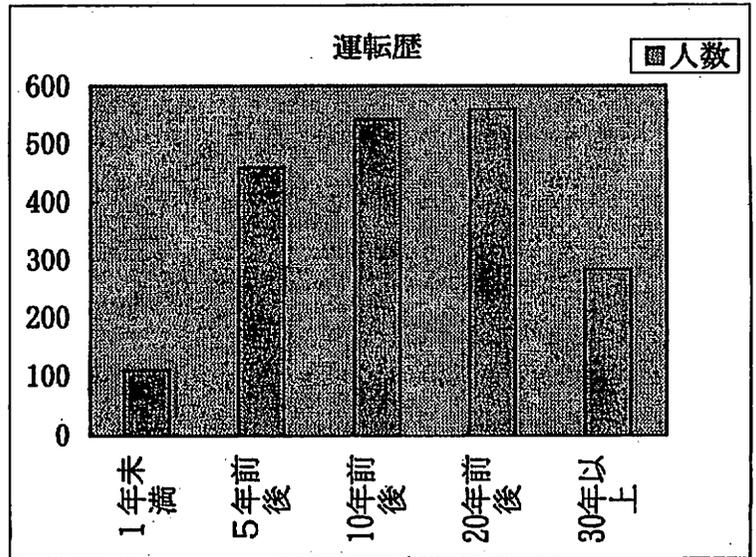
◎年齢区分

年齢区分	人数
10才代	56
20才代	557
30才代	478
40才代	448
50才代	299
60才以上	117
	1,955



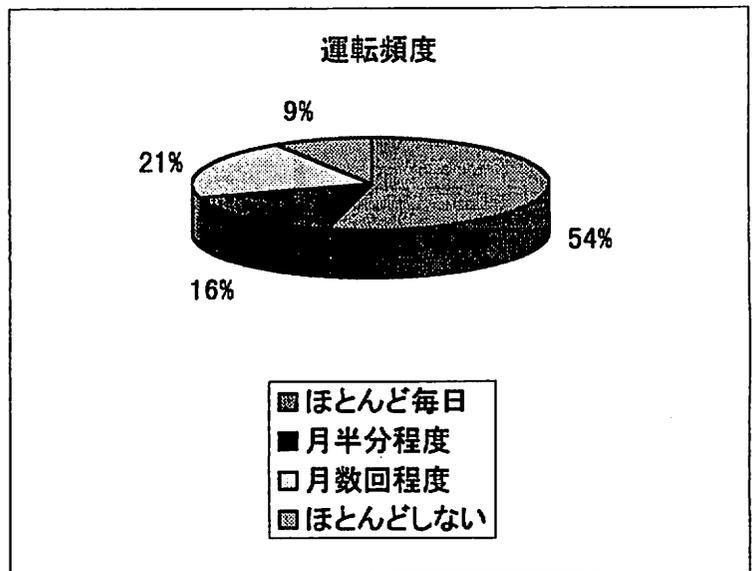
◎運転歴区分

運転歴	人数
1年未満	111
5年前後	458
10年前後	542
20年前後	560
30年以上	284
	1,955



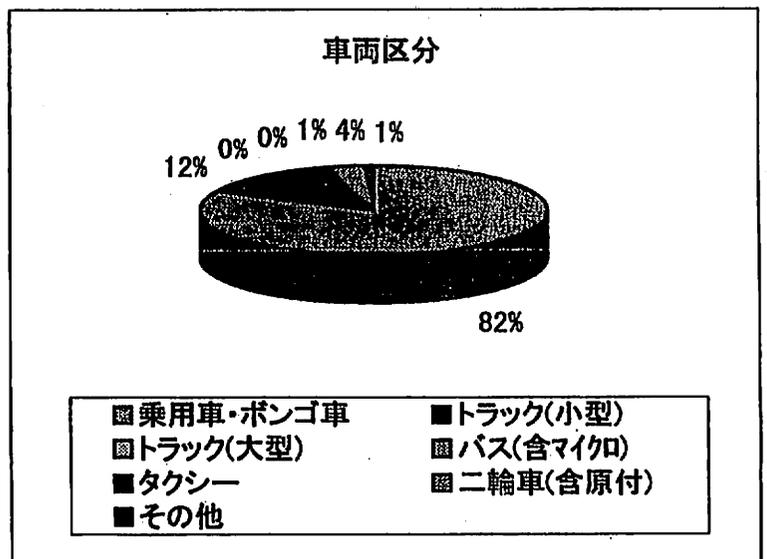
◎運転頻度区分

運転頻度	人数
ほとんど毎日	1,052
月半分程度	320
月数回程度	408
ほとんどしない	175
	1,955



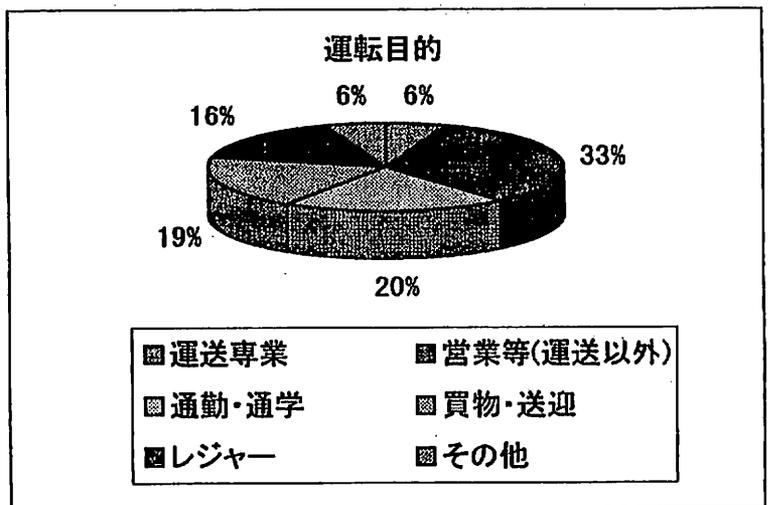
◎運転車両区分

車両区分	人数
乗用車・ボンゴ車	1,608
トラック(小型)	228
トラック(大型)	9
バス(含マイクロ)	4
タクシー	20
二輪車(含原付)	70
その他	16
	1,955



◎ 運転目的区分

運転目的	人数
運送専業	109
営業等(運送以外)	653
通勤・通学	398
買物・送迎	378
レジャー	307
その他	110
	1,955

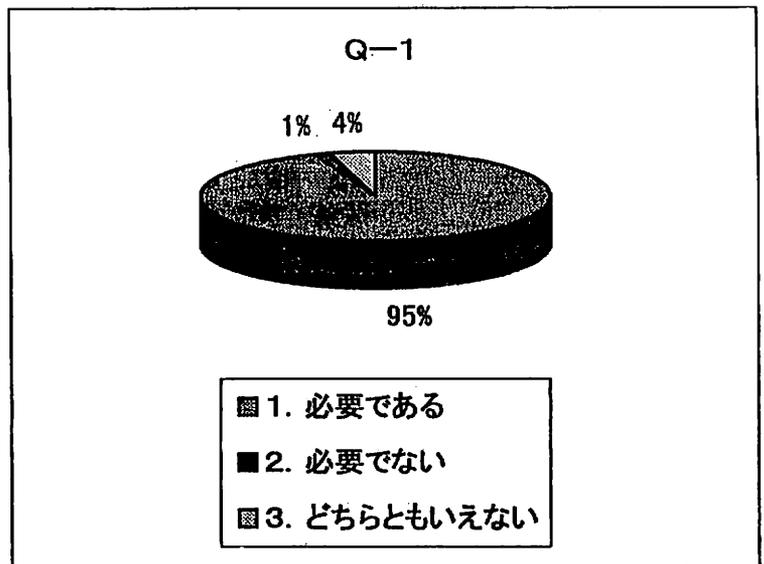


〔道路標示〕関係の設問の回答結果は下記の通りになっています。

なお、アンケート調査におきましては、〔道路区画線〕とか〔路面標示〕とかの専門用語を使用しますと理解しにくい面があり、また〔標示〕と〔表示〕の表現の区分も判りにくいので、一般的に判りやすい〔道路標示〕と〔標示〕という言葉を使用致しました。

◎ Q-1 運転するのに〔道路標示〕は必要ですか。

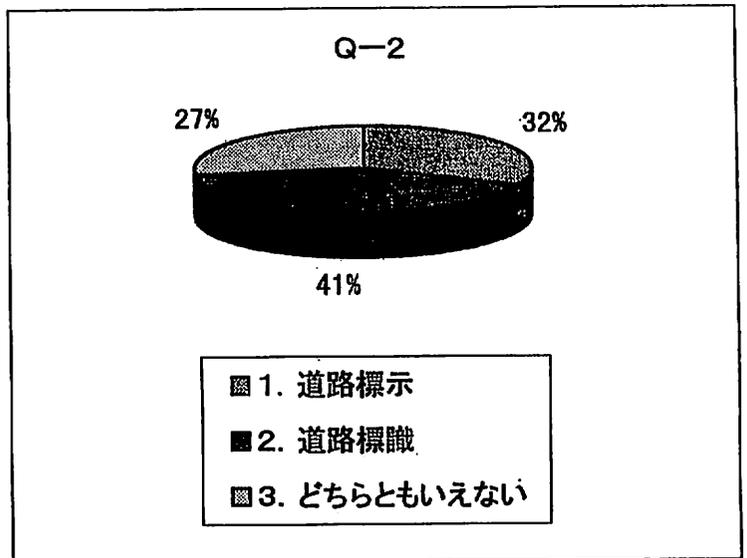
Q-1	人数
1. 必要である	1,849
2. 必要でない	24
3. どちらともいえない	82
	1,955



「必要ある」の割合が95%と非常に高い結果がでている。
この数字から判断すると、運転者は〔道路標示〕を頼って運転している事がわかる。

◎Q-2 運転する場合には〔道路標示〕と〔道路標識〕とでは、どちらを優先して運転しますか。

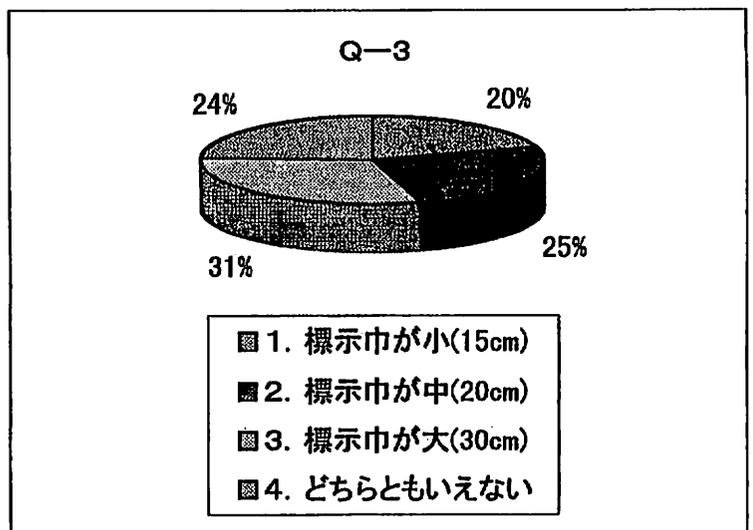
Q-2	人数
1. 道路標示	623
2. 道路標識	798
3. どちらともいえない	534
	1,955



〔道路標識〕の割合が〔道路標示〕より高いのは、「案内標識」等を含んでの回答した結果によるものと判断されるし、〔どちらともいえない〕の割合が比較的多いのも漠然とした設問の内容結果によるものと判断される。

◎Q-3 〔中央線（はみ出し禁止線を含む）〕には標示巾小（15cm）・標示巾中（20cm）・標示巾大（30cm）の標示巾が違っての標示方法がありますが、どの標示巾が一番運転しやすいですか。

Q-3	人数
1. 標示巾が小(15cm)	395
2. 標示巾が中(20cm)	495
3. 標示巾が大(30cm)	592
4. どちらともいえない	473
	1,955

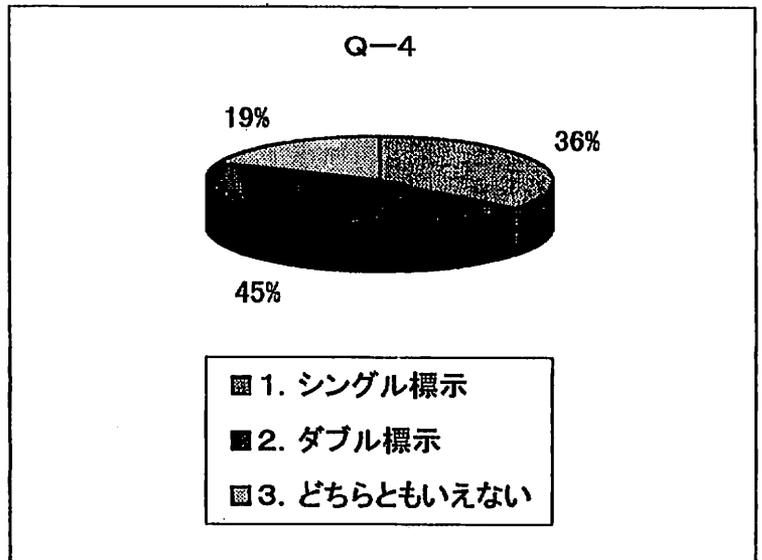


道路形態（道路巾員・カーブ・急坂・歩道の有無等）によって左右されるので、割合が平均的に4つに分かれたものと判断される。

強いて言えば、「標示巾小」より「標示巾大」の方がよい結果になっている。

- ◎ Q-4 「追い越しはみ出し禁止」標示にはシングル線（黄色）とダブル線（黄色・白色・黄色）との標示方法がありますが、どちらが運転しやすいですか。

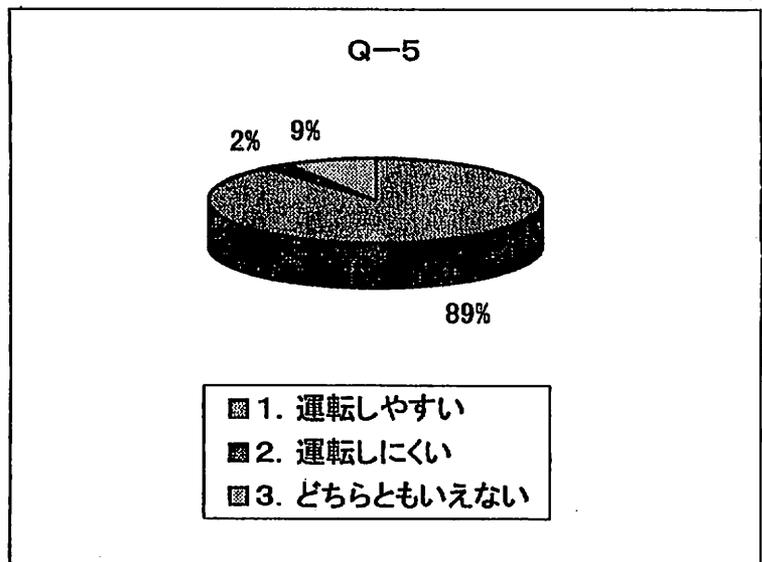
Q-4	人数
1. シングル標示	702
2. ダブル標示	883
3. どちらともいえない	370
	1,955



（Q-3）と同様に道路形態によるものであるが、「シングル標示」より「ダブル標示」の方が割合が高くなっている事は、この設問でも「標示巾」が大きい方が運転しやすい結果がでている。

- ◎ Q-5 片側2車線以上の広い道路には「車線境界線」の標示がありますが、あると運転しやすいですか。

Q-5	人数
1. 運転しやすい	1,733
2. 運転しにくい	46
3. どちらともいえない	176
	1,955



「運転しやすい」の割合が89%と非常に高い結果がでている。
「車線境界線」の標示は運転者にとっては頼って運転している事を示している。

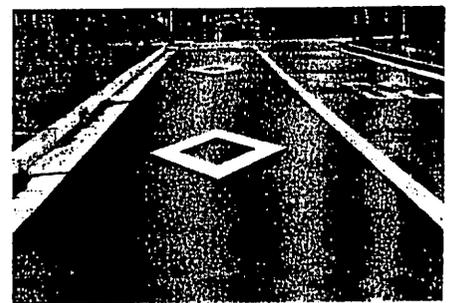
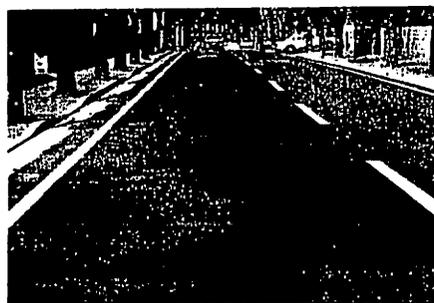
◎Q-6 道路巾員に関係なく「外側線」標示がある場所と標示がない場所とがありますが、標示あるとないとではどちらが運転しやすいですか。

写真を参考にして下さい

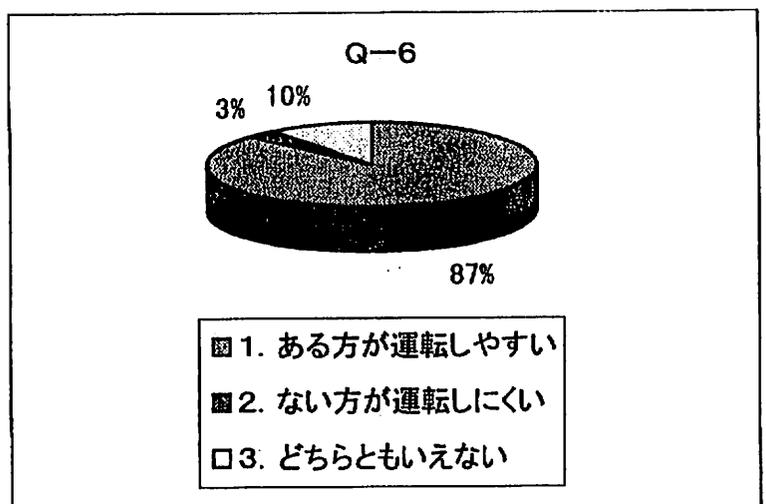
ある場合



ない場合



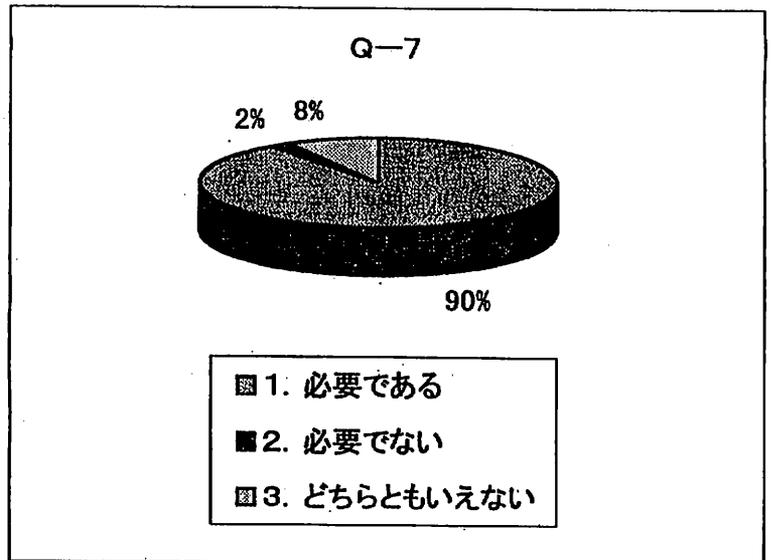
Q-6	人数
1. ある方が運転しやすい	1,700
2. ない方が運転しにくい	57
3. どちらともいえない	198
	1,955



「ある方が運転しやすい」の割合が87%と非常に高い結果がでている。全国的に管理者によって「外側線」の標示をする場合と標示をしない場合とがあるが、「外側線」の標示がない場合は運転上不安を持つことになり、特に夜間に於いては歩道との境界線（縁石）の位置が不明瞭になって昼間時よりなお一層の不安を持つ事になる。

◎Q-7 [中央線（はみ出し禁止線を含む）]・[車線境界線]・[外側線]等の道路標示は必要ですか。

Q-7	人数
1. 必要である	1,754
2. 必要でない	37
3. どちらともいえない	164
	1,955

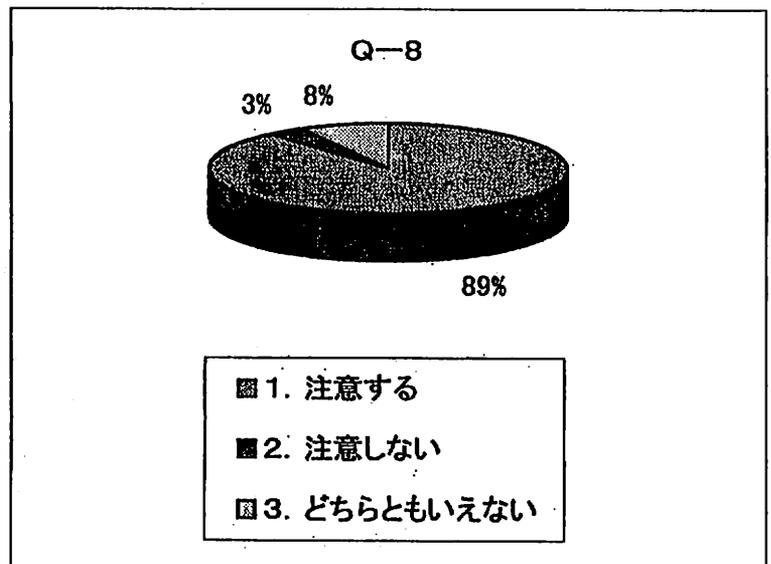


(Q-6) (Q-7) の結果にでていると同様に「必要である」の割合が90%と非常に高い結果がでていいる。

この結果から [中央線（はみ出し禁止線を含む）]・[車線境界線]・[外側線]等は運転上及び事故防止対策としても非常に重要な道路標示であると判断される。

◎Q-8 前方に [横断歩道] の標示がある場合には注意して運転しますか。

Q-8	人数
1. 注意する	1,734
2. 注意しない	65
3. どちらともいえない	156
	1,955

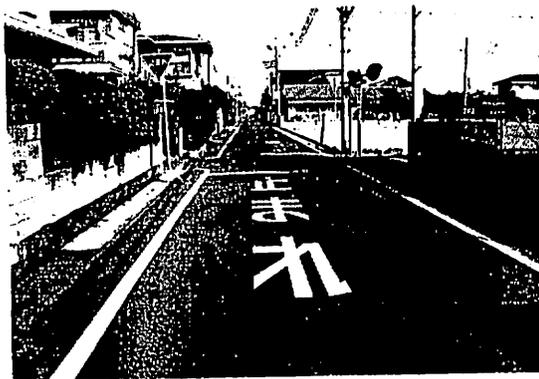


「注意する」の割合が89%と非常に高い結果がでていいるが、前回別のアンケート調査の際に [横断歩道] の標示方法が変更になった事を知らなかった割合が運転者・歩行者共に35%~40%もあったのは注目すべき事である。

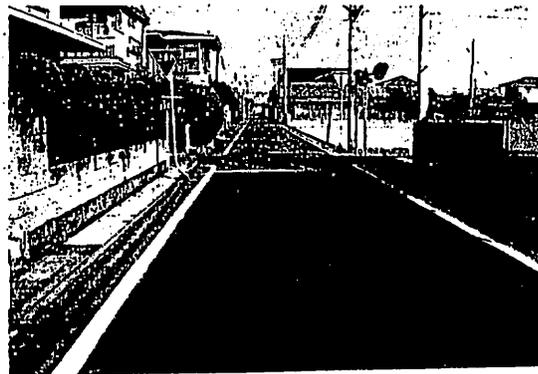
◎Q-9 法律的には〔一時停止〕場所は道路標識板と停止線とになっていますが、道路標示〔止まれ〕があった方が一時停止が確認しやすく必要ですか。

写真を参考にして下さい

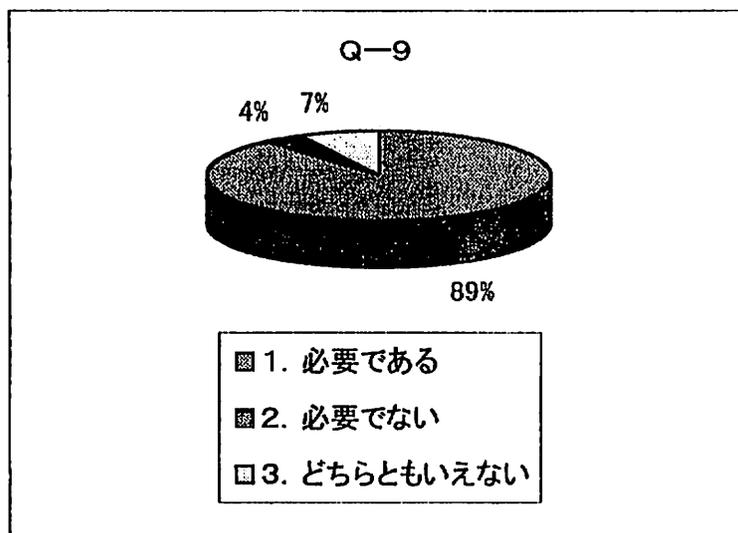
ある場合



ない場合



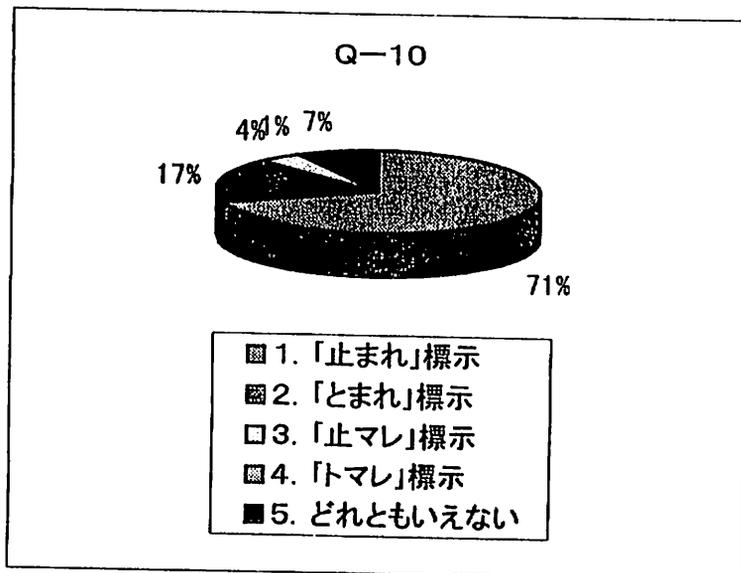
Q-9	人数
1. 必要である	1,730
2. 必要でない	79
3. どちらともいえない	146
	1,955



「必要がある」の割合が89%と非常に高い結果がでている。
 多分〔止まれ〕の道路標示がなければ一時停止をしない車両が多くなる事が予測され、事故の危険性が出てくるであろう。
 道路標示〔止まれ〕の標示は法定外であるが、現状では〔一時停止〕の場所はほとんど〔止まれ〕標示がなされているので、基準化する必要があろう。

◎Q-10 「一時停止」標示には「止まれ」「とまれ」「止マレ」「トマレ」等の標示の仕方がありますが、どれが一番わかりやすいですか。

Q-10	人数
1. 「止まれ」標示	1,366
2. 「とまれ」標示	340
3. 「止マレ」標示	85
4. 「トマレ」標示	19
5. どれともいえない	145
	1,955



「止まれ」標示の方法が71%と割合と高い結果がでている。
道路標識の表示方法が「止まれ」であるので、道路標示も「止まれ」に統一する必要がある。

◎Q-11 歩道のない裏通りには歩行者の為の「歩行者専用路側帯」標示がありますが、あった方が歩行者との区分が明確で運転しやすいですか。

写真を参考にして下さい

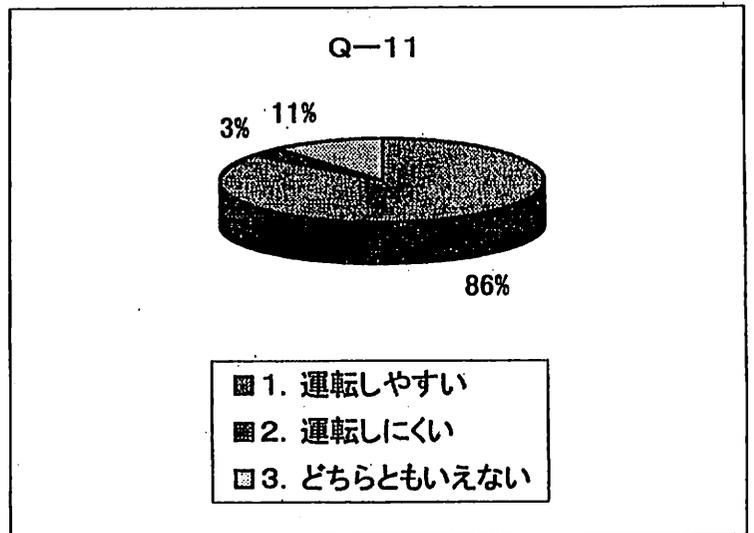
ある場合



ない場合



Q-11	人数
1. 運転しやすい	1,674
2. 運転しにくい	64
3. どちらともいえない	217
	1,955

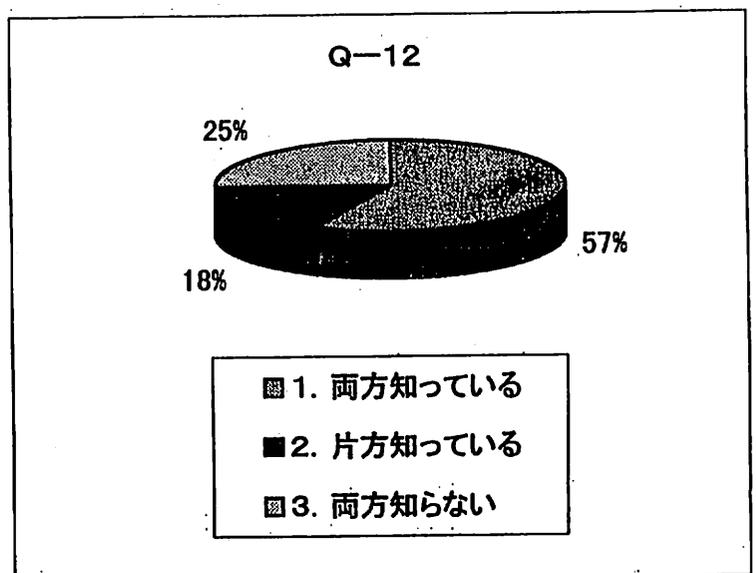


「運転しやすい」の割合が86%と非常に高い結果がでている。

「歩行者専用路側帯」標示のない相互交通の狭い道路の場合などは、自転車・歩行者等への危険性があるので、「歩行者専用路側帯」標示の必要性は高い。

◎Q-12 歩道のない裏通りには「歩行者専用路側帯」標示以外に「路側帯」「駐車禁止路側帯」等の標示がありますが、知っていますか。

Q-12	人数
1. 両方知っている	1,113
2. 片方知っている	346
3. 両方知らない	496
	1,955

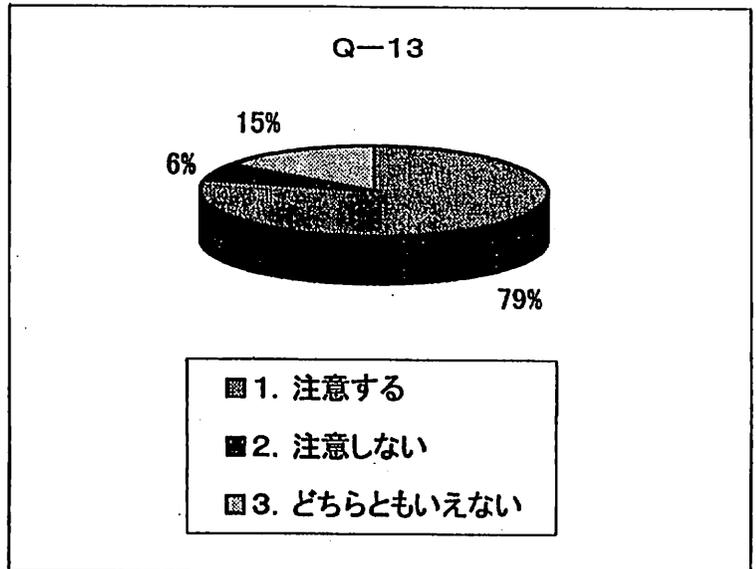


「両方知っている」割合が57%と比較的低い結果がでている。

「片方知っている」「両方知らない」の割合が43%を示している事は、この標示の意味を知らずに駐車している状況が多く見受けられるが、道路標示全体についての再教育の必要性があろう。

- ◎ Q-13 裏通りには交差点がある事を示すクロスマーク [+] が標示されていますが、標示があると注意して運転しますか。

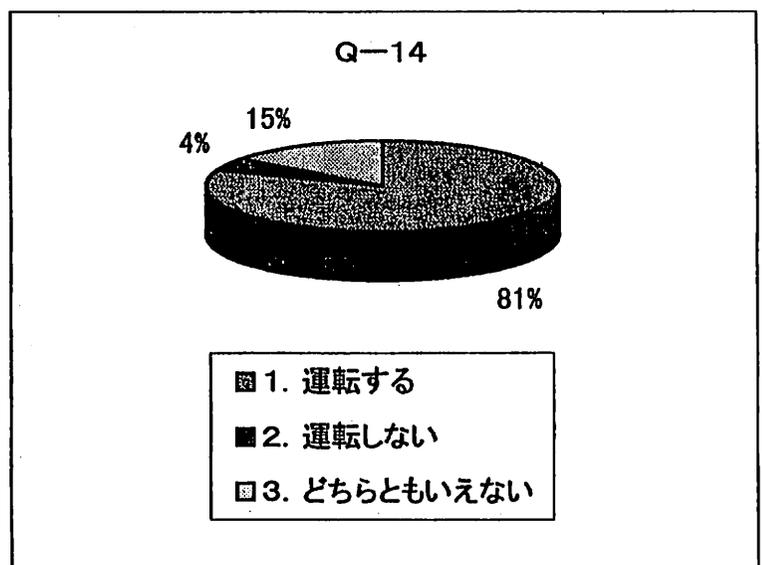
Q-13	人数
1. 注意する	1,537
2. 注意しない	117
3. どちらともいえない	301
	1,955



「注意する」の割合が79%と比較的高い結果がでている。
特に、住宅街・商店街等が密集している地域での道路では非常に効果的で、クロスマーク [+] の標示があつてはじめて交差道路を確認するケースが多く、運転上及び事故防止対策としても非常に重要な道路標示であると判断される。

- ◎ Q-14 急カーブ・急坂等危険な場所に最近減速マーク（文字を含む）が多く見受けられますが、減速マークがあると減速して注意しながら運転しますか。

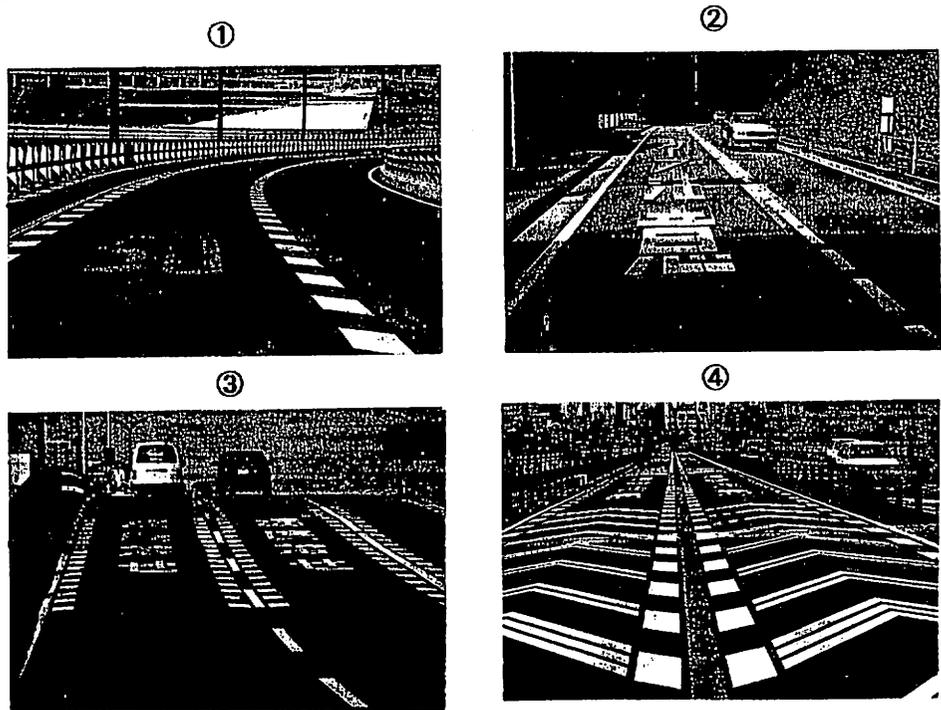
Q-14	人数
1. 運転する	1,583
2. 運転しない	82
3. どちらともいえない	290
	1,955



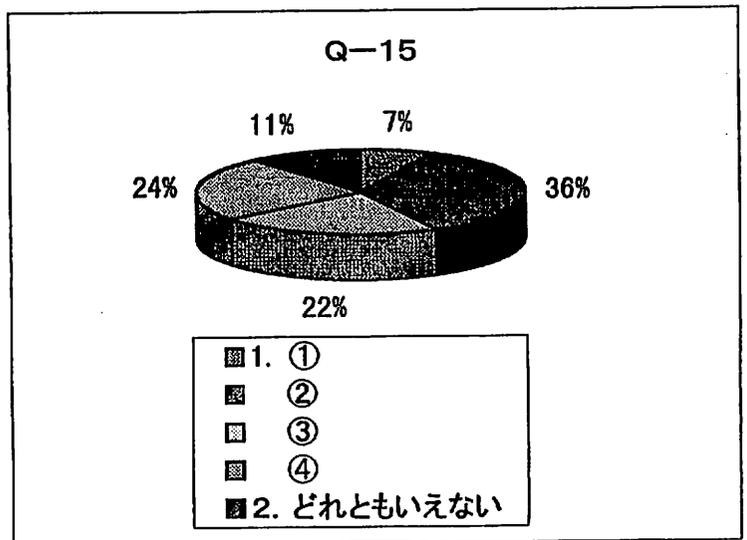
「運転する」の割合が81%と比較的高い結果がでている。
減速マーク（文字を含む）は道路標示としては非常に効果があるものと判断されるが、標示方法が多様多岐なために減速マークの統一した基準を作る必要があろう。

◎Q-15 減速マーク（文字を含む）には次のような標示方法が現在ありますが、どれが一番減速し、注意して運転しますか。

写真を参考にして下さい

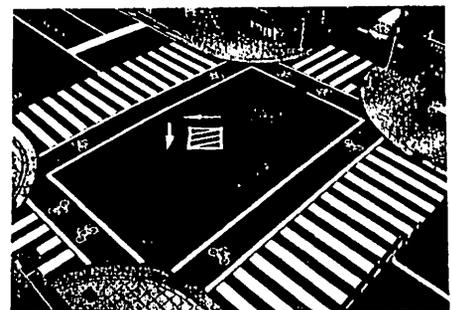
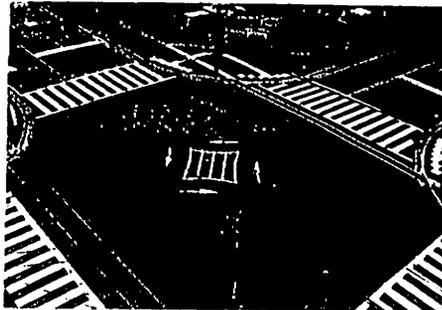


Q-15	人数
1. ①	137
②	696
③	428
④	477
2. どれもいえない	217
	1,955

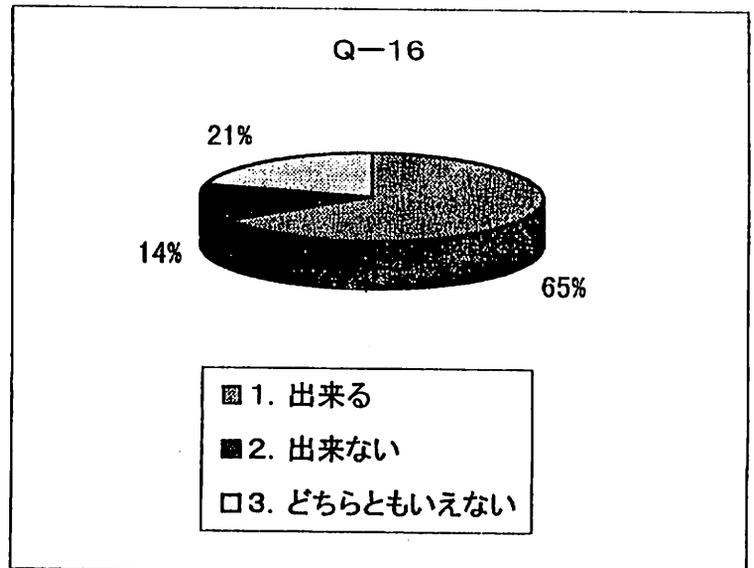


〔減速マーク（文字を含む）〕の必要性は、道路形態（急カーブ・急坂等）の危険対策及び交通渋滞による追突防止への注意喚起を表示する事が効果があり、調査結果に於いても82%と比較的高い結果がでている。

- ◎Q-16 法律的には交差点内の「右左折の方法」は中心点と矢印の標示ですが、この標示で右左折がスムーズに出来ますか。
 写真を参考にして下さい

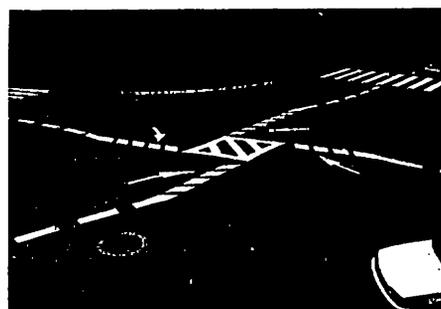
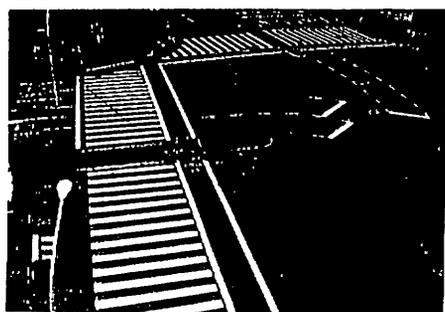


Q-16	人数
1. 出来る	1,280
2. 出来ない	269
3. どちらともいえない	406
	1,955

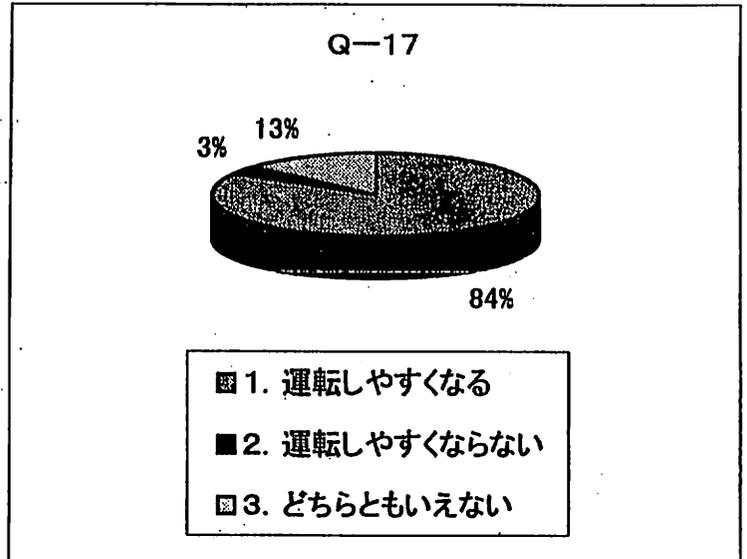


- ◎Q-17 主要道路と主要道路とが交差する広い交差点内に於いて右左折がある場合に誘導線及び交差点内停止線等があると安全確認が出来て、運転しやすくなりますか。

写真を参考にして下さい【施工事例】



Q-17	人数
1. 運転しやすくなる	1,627
2. 運転しやすくない	67
3. どちらともいえない	261
	1,955

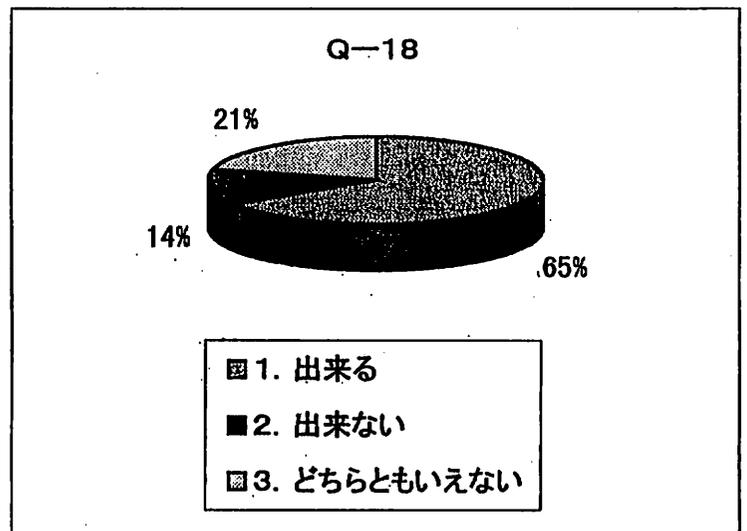


「運転しやすくなる」の割合が（Q-16）の「出来る」を大幅に上回って84%と非常に高い結果がでている。

「運転しやすくなる」ばかりでなく、交差点内での事故防止に大いに役立ち、非常に必要性のある標示であろう。

- ◎ Q-18 3車線以上ある広い道路に於いて現在の進行方向別の矢印（予告も含む）の標示でスムーズに車線変更出来ますか。

Q-18	人数
1. 出来る	1,280
2. 出来ない	264
3. どちらともいえない	411
	1,955

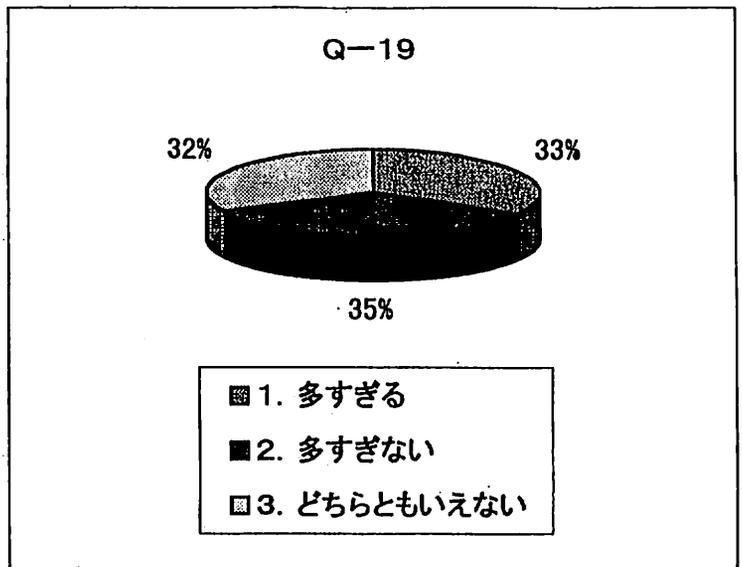


「出来る」の割合が65%と比較的悪い結果がでている。

交通量の増加に伴い「進行方向別通行区分」の予告標示が無い場合や標示が確認出来ない場合等の為に案内標識の設置位置との関連をも含んで運転者の目的地への方向が交差点直前でないとわからないケースが多くある事によるものと判断される。

◎Q-19 「道路標示」の種類が多すぎると思いますか。

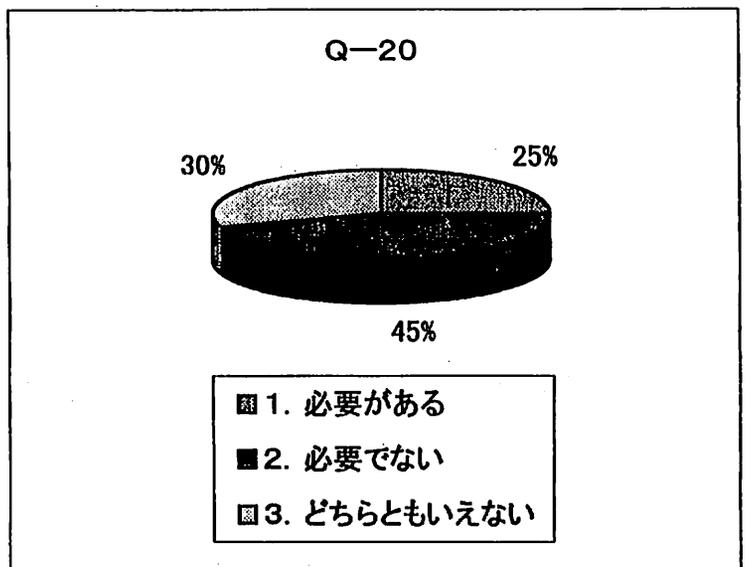
Q-19	人数
1. 多すぎる	649
2. 多すぎない	672
3. どちらともいえない	634
	1,955



「多すぎる」「多すぎない」「どちらともいえない」の割合が3等分された結果になっているが、各県警本部及び管理者独自の法定外の標示方法を整理して統一する必要がある。

◎Q-20 「道路標示」は法律的には「白色」「黄色」の2色ですが、最近カラー標示が多くなっていますが、カラー標示を使う必要があると思いますか。
カラーを使う場合は何色が良いですか。

Q-20	人数
1. 必要がある	483
2. 必要でない	881
3. どちらともいえない	591
	1,955



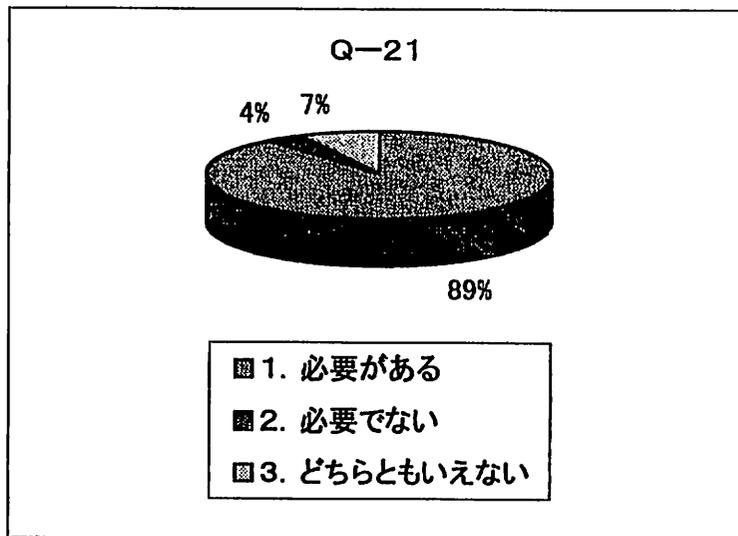
「必要でない」の割合が約半分の結果がでている。

最近、全国的にカラー標示を使用したケースが非常に多くなっているが、(Q-19)と同様に使用する場合は統一する必要がある。

なお、「何色のカラーが良いですか」には18色のカラー色の回答がありましたが、特に「緑」「赤」「青」の3色が圧倒的に多い回答になっています。

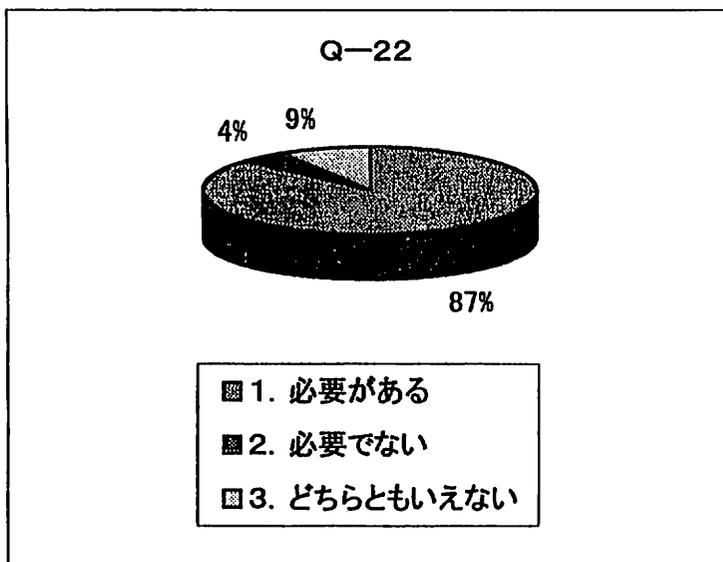
◎Q-21 「道路標示」が何時も鮮明である事が運転上必要がありますか。

Q-21	人数
1. 必要がある	1,736
2. 必要でない	74
3. どちらともいえない	145
	1,955



◎Q-22 「道路標示」の夜間の視認性をもっと良くする必要がありますか。

Q-22	人数
1. 必要がある	1,694
2. 必要でない	87
3. どちらともいえない	174
	1,955

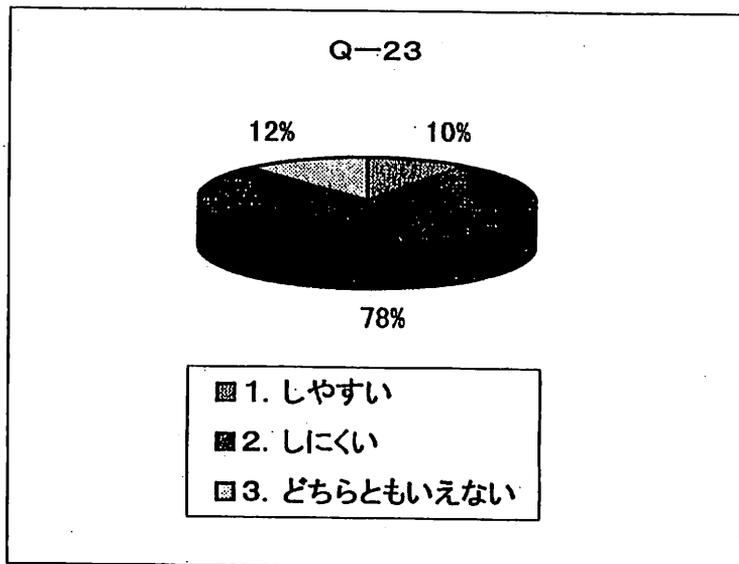


(Q-21)の「鮮明である事」の割合が89%、(Q-22)の「夜間の視認性」の割合が87%と非常に高い結果がでている。

道路標示の必要性と共に常に鮮明である事と夜間の視認性の向上する事等に対して運転者側が要望しており、また事故防止にも役立つので、対応の必要性がある。

◎ Q-23 夜間の雨天時に於いて〔道路標示〕は視認しやすいですか。

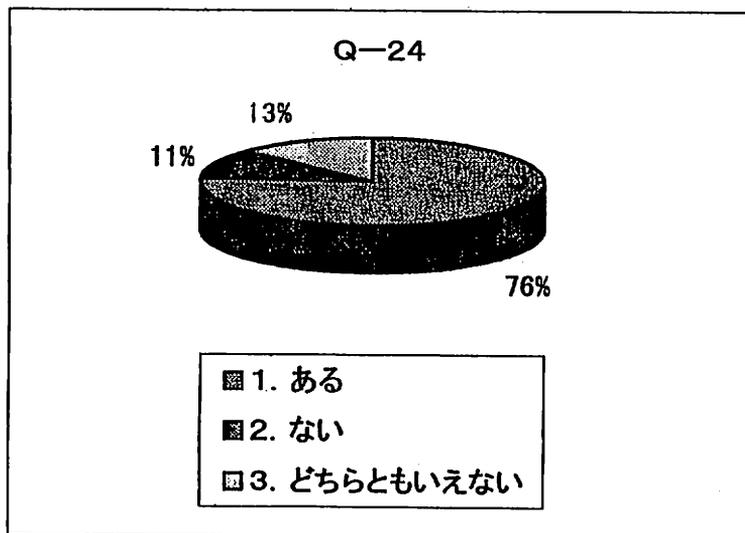
Q-23	人数
1. しやすい	190
2. しにくい	1,524
3. どちらともいえない	241
	1,955



〔しにくい〕の割合が78%と高い結果がでている。

◎ Q-24 〔道路標示〕が消えたり、見えにくくなったりした場合に運転に不安を感じた事がありますか。

Q-24	人数
1. ある	1,488
2. ない	211
3. どちらともいえない	256
	1,955

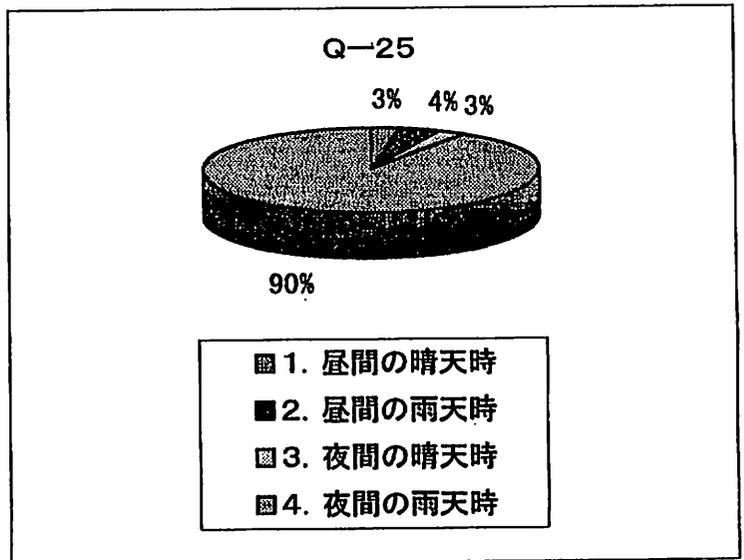


〔ある〕の割合が76%と高い結果がでている。

運転者は常に道路標示を頼っていると推測されるので、道路標示は鮮明度・視認度等を重要視する必要がある。

◎Q-25 「道路標示」が見えにくくなって運転に最も不安を感じたのはどのような状況の時ですか。

Q-25	人数
1. 昼間の晴天時	54
2. 昼間の雨天時	79
3. 夜間の晴天時	53
4. 夜間の雨天時	1,769
	1,955



(Q-23) の「運転しにくい」の割合より「夜間の雨天時」の割合が90%と非常に高い結果がでている。
 夜間の雨天時の視認性の向上の為に高輝度道路標示が開発されて採用されているが、なお一層の視認性の良い道路標示材が必要であろう。

まとめ

アンケート調査結果をまとめますと、運転上に於いて「道路標示」が必要であると回答された方が95%と非常に高い割合を示しています。

具体的には、「中央線」「車線境界線」「外側線」の必要性については90%、「減速マーク(文字を含む)」「交差点内の誘導線」等の必要性については80%以上、法定外表示になっています「止まれ」「クロスマーク」等の必要性についても80%以上と非常に高い数字になっています。

反面、「道路標示」の鮮明度・視認度(特に、夜間雨天時)等の技術的向上させる事を運転者は要望していますので、我々協会員はこの問題に対して対応すべく研究開発する必要性があります。

最後に、大変お忙しい中におきまして、各社のご協力によりアンケートの回答が予想以上に回収されました事をお礼申し上げます。

ご協力大変有り難う御座いました。

[参考-3] 国産標識の様式

警 戒					規 制										案 内									
左方屈曲あり	車線数減少	ゆるんだ砂利道あり	道路工事中	交差点あり	前方優先道路	踏切 (車線)	原動機付自転車通行止め	車両(組合せ)通行止め	車間距離70m以上	一旦停止	偶数日駐車禁止	ロータリーあり	方向の予告	飛行場	高速自動車道路	駐車場	レストラン、カフェテリア							
右方屈曲あり	はね機	落石のおそれあり	灯火信号あり	優先道路	停止 (横線以上)	踏切 (横線以上)	大型貨物自動車等通行止め	車両、動物が牽引する車両通行止め	左折禁止	禁止の終り	駐車時間制限区域	自転車専用	方面及び方向	飛行場	キャンプ場	救急所	ピクニック場							
左つづら折りあり	突機機防あり	横断歩道	灯火信号あり	優先道路	停止	車両進入禁止	牽引車通行止め	最大幅	転回禁止	速度規制終り	指定方向外進行禁止	歩行者専用	方面、方向及び距離	キャンプ場	高速自動車道路終点	応急修理所	遊歩道							
右つづら折りあり	路面凹凸あり	子供の横断	空港	ロータリーあり	優先道路	車両通行止め	歩行者通行止め	高さ制限	追い越し禁止	追い越し禁止終り	指定方向外進行禁止	騎者専用	左折進行ルート	市町村始まり	自動車専用道路	応急修理所	遊歩道							
下り急勾配あり	路面凸あり	自転車の流入横断	横風注意	踏切 (道断機あり)	優先終り	二輪の自動車以外の自動車通行止め	牛馬車通行止め	重量制限	トラックによる道断禁止	駐車禁止	指定方向外進行禁止	最低速度	車線指定	市町村終り	自動車専用道路終り	電話	キャンプ場							
上り急勾配あり	路面凹あり	動物が飛び出すおそれあり	二方向通行	踏切 (高気機開車)	対向車優先	二輪の自動車、原動機付自転車通行止め	自転車以外の車両通行止め	軸重制限	最高速度	駐車禁止	指定方向外進行禁止	最低速度終り	方面、方向及び距離	行止り	病院	バス停留所	給油所	キャラバン場						
幅員減少	すべりやすい	動物が飛び出すおそれあり	その他の危険	踏切 (電車)	優先通行権あり	自転車通行止め	新道機通行止め	車長制限	警告禁止	奇数日駐車禁止	指定方向外進行禁止	チェーン着用	方面及び方向	病院	行止り	スノータイヤ、チェーン着用	レストラン	ユースホステル						

禁無断複製・転載