道路標示の有効性に関する調査研究
報告書（Ⅰ）

—実地調査・アンケート調査結果—

平成８年４月

社団法人　日本交通科学協議会

目　次

第１章　結論 …… 1

第２章　研究概要 …… 5

第１節　研究意義と目的 …… 5

第２節　道路標示の有効性に関する人間工学的研究 …… 5

第１項　結論 …… 5

第２項　研究方法 …… 6

第３項　研究結果及び考察 …… １０

第３節　道路標示に関するアンケート調査 …… ７６

第１項　結論 …… ７６

第２項　研究方法 …… ７８

第３項　研究結果及び考察 …… ８５

社団法人　日本交通科学協議会
道路標示の有効性調査研究委員会委員名簿

委員長	大久保堯夫	日本大学教授 生産工学部管理工学科人間工学研究室
顧　問	冨永　誠美	（社）日本交通科学協議会名誉会長
委　員	時崎　賢二	（財）全日本交通安全協会参事
委　員	福田　浩太	日本大学研究助手 生産工学部管理工学科人間工学研究室
幹　事	神田橋宗行	（社）日本交通科学協議会事務局長

道路標示の有効性に関する研究
－アンケート調査・実地調査結果－

第１章　結論

平成７年度における運転者へのアンケート調査、神奈川県下の１０地点での道路標示の有効性に関する実地調査の分析結果より、以下の結論を得た。

（１）　道路標示の視認性の高低と、運転者の運転走行時における心理状態との関係について分析した結果、

①　道路標示が鮮明であると運転時に不安感がなく、安心感を増すことから、高い視認性を常に保持することが基本的に望ましいこと。

②　夜間における道路標示の視認性が悪く、不安感が増すことからもっとこれを高める工夫をする必要性があること。

③　特に夜間の雨天時には、道路標示の視認性が大きく低下して、運転時の不安感が増大するという結果を得たことから、このような条件下での道路標示の高い視認性を確保できるような方法を考える必要性があること。すなわち、今回の調査結果より自動車運転者が運転時に、安全で快適な走行を確保するため何時でも鮮明な道路標示を望んでいるにも関わらず、現実の道路標示の視認性は、必ずしもこれに応えていないことが明らかとなった。実地調査の結果からは夜間や、道路標示の磨耗に伴う標示の輝度の低下が著しかった交差点では、停止線手前で一時停止をしない運転者の増加が統計的にも有意に認められており、鮮明で視認性の高い道路標示が道交法に則して運転行動を運転者にと

らせることへの有効性が明らかになった。このことは、道路標示が運転者の安全運転と密接な関係があることを示している。運転者は視認性の高い道路標示に従った運転走行を常に望んでいることが明らかになったが、「一時停止線」の場合についてみると、停止線の視認に努力を必要としたり、道路標示が薄れて見えなくなった交差点などでは、運転者は安全運転のための交通規則を無視しがちであると言える。人間の知覚能力や情報処理能力は、概日性リズムや運転疲労によっても当然ながら低下することから、消えたり、薄くなった道路標示は、このような心身状態の場合には前述の結果を更に増長させる恐れがあることは言うまでもない。

（２）　「［一時停止］の場所では停止線（標示）の手前で一時停止しますか」の問いに対し、今回の被調査者の内、74.0％の運転者が“する”と答えた。一方、神奈川県下、１０地点で調査した結果からは、実際に停止線手前で停車した運転者の割合は、道路標示を引き直した直後でさえ２地点を除き平均54.4％であった。このことは、運転者の道路標示への注意配分と、運転行動が必ずしも道路標示のみでは一致しないことを示している。「前方に［停止線］や［横断歩道］がある場合には注意して運転しますか」の問いに対しては87.4％の人が“注意をする”と答えていることや、停止線手前で停止した車の多い交差点では、道路標示の視認性が高いと共に、ミラーが設置されて居り、交差する他車の行動把握が視覚的にしやすかったものと考えられることから、道路標示の高い視認性を常に確保すると共に、交通信号やミラーなどの安全運転を確保する

ために必要な諸施設についても最適化を図ることが望ましい。

（３）　［はみ出し禁止標示］，［車線境界線］についても、（１）及び（２）とほぼ同様の結論を得た。「［追い越しのためのはみ出し禁止標示］を知っていますか」の問いに対して89.8％の人が“知っている”と答え、実地調査を行った地点では、年間を通して約80％の運転者が車線からはみ出さないで正しい運転走行を行っていた。一方、［車線境界線］の実地調査では、年間を通して95％以上の運転者が正しい運転走行を行っていることが明らかとなった。［一時停止線］の場合と異なり、［はみ出し禁止標示］や［車線境界線］の道路標示は、時間の経過に伴う道路標示の輝度の低下が顕著になっても、正しい運転走行をしない運転者の割合が有意に増加することはなかったが、各調査地点毎により厳密に評価をすると、その程度には差があり、これらの道路標示の視認性が低下すると違反をする車の数がやや増加を示す場所も認められた。このことは、「はみ出し禁止標示」や「車線境界線」の道路標示を利用した運転行動が（２）でも述べたように道路形状の違いや、走行周辺環境の違いにより、マクロに影響を受けることを示している。

（４）　道路標示の視認性の良否と、不完全停止車や違反車の増減との関係については、［一時停止線］や［横断歩道］の場合には、前述のように道路環境条件の違いによって多少の影響を受けるものの、両因子には統計的にみて高い負の相関があり、道路標示が薄くなったり、消えたりすると完全停止車は減少し、逆に不完全停止車や違反車は有意に増加することが明らかになっ

た。又、このような増加が出現する期間は施工直後からほぼ、9ヶ月後から12カ月後となった。従って、道路標示の視認性が低下するこのような地点においては、理想的には施工後9ヶ月、遅くとも12カ月以内に標示の再塗装をすることによって視認性を回復させることが望ましい。又、これと共に輝度や耐久性の長期間維持を可能にする優れた塗装材料の更なる研究開発が望まれる。なお、［はみ出し禁止標示］や［車線境界線］については、以上のような顕著な関係は経過期間との関係では認められなかったものの、同様の対応が望ましい。

以上の結論を総合すると、一般的に道路標示は走行中の運転者に広く認識されており、運転者の安全走行への有効性が明らかとなったばかりでなく、視認性が高い場合には、運転者の運転時における快適性の維持・向上にも大きく寄与し、信号灯やミラーなど他の道路環境諸条件が直接、間接に関係するものの、道路交通法を遵守させる上でも有効に機能することが明らかになった。その反面、標示が経時的にはがれたり、又は他の交通諸条件によって消えたり、薄くなったり、夜間や雨天時のように見えにくくなったりする場合には、運転時の不安感や緊張感を増幅させ、安全運転を確保するための道路交通法の遵守や、安全確保のための運転行動がネガティブな方向に向かい運転者の疲労増加や危険増加に結びつく確率が高くなることが明らかとなった。特にこれは［一時停止標示］について明らかであり、前述のように理想的には施工後9ヶ月、遅くとも12カ月以内には標示の再塗装をすることが、運転者に、より適正な運転行動を取らせるために不可欠であり、これと共に輝度や耐久性の点から、より優れた塗装材料の研究や開発が切に望まれるところである。

第２章　研究概要

第１節　研究意義と目的

＜研究意義＞

我が国における平成６年の道路交通事故発生件数は72万 9,457件で、これによる死者数は１万 649人、負傷者数は88万 1,723人であった。

平成６年の交通死亡事故発生状況は、交差点が最も多く、次で一般単路、カーブの順で非常に多い。また、車両相互事故が最も多く、以下、人対車両、車両単独、踏切となっている。さらに、細分類で見ると、工作物衝突、出合頭衝突、正面衝突、その他横断中の割合が高い。

これらの事故要因の一つとして、道路標識、道路標示等を含む道路環境不備が挙げられる。

そこで本研究では、通過車両調査、物理的調査、アンケート調査により、道路標示が自動車運転中の運転者、または歩行者にいかなる心理的効果を与え、それがどのように運転や歩行態様に関係があるかを人間工学的立場より研究することにより、運転者、歩行者にとってより安全で快適な道路環境を設計する一助にしようとするものである。

＜研究目的＞

本研究は、交差点における通過停止車両の集計分析と、道路標示に関するアンケート調査を実施し、道路標示の実態（有効性）並びにこれに対する運転者と歩行者の意識を把握するとともに、道路標示が運転者の運転特性や心理特性を中心とした運転行動にどのような効果を示すのかを明らかにし、今後の道路標示の在り方の一指標とすることを目的とする。

第２節　道路標示の有効性に関する人間工学的研究

第１項　結論

本調査の結論は次の如くである。

（１）標示の視認性を高いレベルで維持する（厚さ、輝度の低下を抑える）ことは、交差点での不完全停止車や違反車の増加を抑制するのに非常に効果的である。

（２）現在の道路標示の施工後の有効月数は、今回の調査結果より違反車や至適でない運転行動の視点より見て、道路環境諸条件の違いにより差はあるものの、ほぼ９ヶ月から12ヶ月であり、理想的には９ヶ月程度で、遅くとも１年以内（12ヶ月）に視認性の低下をしている標示については再施工することが望ましい。

（３）交差点でドライバーが一時停止をするか否か、また、はみ出し禁止線、車線境界線、中央線を守って走行するか否かは、道路標示の高い視認性の確保とともに、ミラーの有無や停止位置での交差点内の見通しの良さ、歩道の有無、道幅の広さ、カーブの有無といった、道路周辺の環境などによる複合的な影響もあるため、これらの最適化のための

マクロな改善が重要である。

（４）はみ出し禁止線、車線境界線、中央線については、全ての調査地点において、期間の経過に伴う違反車の有意な増加が認められなかったことから、これらの道路標示は少なくとも一年間程度の期間が経過してもドライバーが道交法に則した至適運転行動をとる為には有効に働いているものと考えられる。

（５）各調査地点で共通して違反の多かった車種は、二輪車、次いで大型車であり、特にこれらの車種を利用するドライバーには、道路標示の厳守を基本として、交通マナーや道交法等を含めた安全運転のための初期教育や再教育を徹底させる必要があるものと考えられる。

（６）各調査地点で、標示の摩耗（輝度や厚さの低下）によるドライバーへの影響が、最も顕著に認められる時間帯は夜間帯の21：00～23：00であり、夜間における道路標示のための新しい材料の研究や開発等により、夜間、特に夜間雨天時など運転者の意識レベルの低下や機能低下によって視認性が有意に低下をしている時間帯における道路標示の視認性の向上が望まれる。

第２項　研究方法

１．研究意義

高度に発達した現代社会においては、何よりも物資と情報の交流が要求される。そのための都市内、都市間さらには国際間を結ぶ人と物の輸送が重要な役割を担っている。ところが、増大を続ける交通輸送の需要に道路施設の拡充が追いつかず、結果として交通事故が多発するようになった。道路交通事故の状況は、昭和55年以降、社会・経済情勢の変化やこれに伴う交通情勢の変化により増加傾向を示し、交通事故死者数は昭和63年以降、７年間連続して１万人を越える状況となった。これらの事故要因の一つとして、道路標識、道路標示等を含む道路環境の不備があげられる。そこで本研究は、通過車両調査や物理的調査などから道路標示の有効性を調査し、快適な道路環境を構築するための一指標とするものである。

２．研究目的

本研究では、停止線標示のある交差点やはみ出し禁止線、車線境界線、中央線標示のある一般単路における通過車両の停止状況や通行状況を集計、分析することにより、道路環境を含む道路標示の効果及び問題点を見出そうとするものである。

３．研究方法

交差点での測定は、右折・直進・左折別台数の集計を１名、違反タイプ別台数の集計を１名、車両形態別台数の集計を１名の計３名で測定地点１ヶ所につき２測点より計６名、さらに、測定地点５ヶ所より合計30名で、また、はみ出し禁止線、車線両境界線、中央線部の測定は、違反タイプ別台数の集計を１名、車両形態別台数を１名、反対車線側を１名の計３名で、測定地点４ヶ所より計12名で通過車両を３連カウンターにてチェックし調査結果集計表に記入した。

測定手順は、２方向に「止まれ」規制のある交差点５地点（Ｔ字路交差点１ヶ所を含む）とはみ出し禁止線、車線境界線、中央線標示のある一般単路４地点を平日の同一曜日に時間別ごとに調査し、６回の期間に分けて測定した。また、路面標示の物理的変化として、標示の厚さと輝度を、道路環境の調査として、道幅、歩道の有無（歩道幅）ミラーの有無（交差点部のみ）、停止線から主道路までの距離（交差点部のみ）を測定した。なお期間中の注意事項として、測定地点の標示の補修は１年間行わないこととした。また測定地点、測定時間、測定期間は以下の通りである。

－測定地点－

（１）交差点

１－１地点‥‥神奈川県川崎市川崎区浅田３-10-３

１－２地点‥‥神奈川県川崎市高津区千年811

１－３地点‥‥神奈川県横浜市緑区美しが丘５-13

１－４地点‥‥神奈川県川崎市宮前区土橋６-12

１－５地点‥‥神奈川県川崎市高津区末長

（２）はみ出し禁止線

２－１地点‥‥神奈川県川崎市麻生区万福寺（ラインの再塗装により６ヶ月経過後の測定中止）

２－２地点‥‥神奈川県川崎市麻生区東百合丘２

（３）車線境界線、中央線

３－１地点‥‥神奈川県川崎市宮前区土橋（３－３地点を含む）

３－２地点‥‥神奈川県横浜市緑区美しが丘１

－測定時間－

７：００～９：００

13：００～15：００

17：００～19：００

21：００～23：００の計４回

－測定期間－

施工直後、１ヶ月後、３ヶ月後、６ヶ月後、９ヶ月後、12ヶ月後の計６回

表１　道路環境調査の集計結果

測定地点	ミラーの有無	道幅（m）	停止線からの距離（m）	路肩〔歩道〕幅（m）	tanΘ
１－１（A）	なし	5.20	9.00	1.04	2.885
１－１（B）	なし	5.20	8.12	1.04	2.603
１－２（A）	二面鏡	5.14	2.26	1.13	0.721
１－２（B）	二面鏡	5.60	6.89	1.86	1.847
１－３（A）	なし	5.00	4.88	0.40	1.807
１－３（B）	なし	4.56	4.74	0.37	1.923
１－４	なし				
１－５（A）	一面鏡	5.80	0.25	0.56	0.079
１－５（B）	一面鏡	5.80	1.60	0.72	0.491

表２　ミラーの有無を分けない場合の運転行動と視角との関係

測定地点	tanΘ	完全停止車	不完全停止車	違反車
１－１（A）	2.885	47.8%	39.1%	13.1%
１－１（B）	2.603	49.2%	37.7%	13.2%
１－２（A）	0.721	75.5%	20.1%	4.4%
１－２（B）	1.847	70.1%	25.7%	4.2%
１－３（A）	1.807	54.9%	34.0%	11.1%
１－３（B）	1.923	56.1%	31.2%	12.7%
１－４（A）	0.079	39.9%	45.7%	14.5%
１－４（B）	0.491	51.5%	30.2%	18.3%

	tanΘ	完全停止車
tanΘ	1	－
完全停止車	-0.02323	1

	tanΘ	不完全停止車
tanΘ	1	－
不完全停止車	0.097152	1

	tanΘ	違反車
tanΘ	1	－
違反車	-0.10387	1

表４　一年間での厚さ・輝度の低下率と両者の相関

測定地点（一時停止）における標示の厚さ・輝度の低下率

測定地点	厚さ	輝度
１－１（Ａ）	34.8%	37.5%
１－１（Ｂ）	34.0%	36.6%
１－２（Ａ）	68.8%	75.2%
１－２（Ｂ）	76.5%	65.5%
１－３（Ａ）	35.3%	43.3%
１－３（Ｂ）	43.1%	45.0%
１－４	50.0%	31.3%
１－５（Ａ）	45.0%	37.8%
１－５（Ｂ）	27.0%	29.9%

低下率の大きい地点

低下率の小さい地点

	厚さ	輝度
厚さ	1	*
輝度	0.849067	1

一時停止標示については、標示の厚さと輝度との間に強い正の相関が認められる。

測定地点（はみ出し禁止、車線境界線、中央線）における標示の厚さ・輝度の低下率

測定地点	厚さ	輝度
２－２	87.5%	63.5%
３－１	38.9%	68.0%
３－２	38.0%	29.1%

	厚さ	輝度
厚さ	1	－
輝度	0.418588	1

第３項　研究結果及び考察

１－１　川崎市川崎区浅田３－１０－３

道路・周辺状況

★住宅街密集地（一部商店街）
★道路勾配なし（平地）
★直線道路（両方）
★４方向共見通し悪い
★違法駐車多い
★抜け道道路でない
★交通量少ない［(A)(B)地点共］
★右左折車両少ない［(A)(B)地点共］
★大型車両通過少ない［(A)(B)地点共］
★歩行者少ない

4．研究結果及び考察

（1）交差点について

①1－1（A）地点（図 2-1-1～図 2-1-6参照）

この地点における標示の輝度は施工6ヶ月後に最低を示し、9ヶ月後にやや輝度が上昇し、12ヶ月後に再び低下を示すが、その減少範囲は最大200mcd／㎡・Lxである。

二輪車、普通車、大型車の合計でみると、完全停止車、不完全停止車、違反車の順に割合が小さくなるが車種別では二輪車の場合が不完全停止車が多い。

一日の時刻経過に伴う変化をみると7：00～9：00には完全停止差の割合が他よりも多いが、21：00～23：00になると、逆に不完全停止車が増加をする。経年的にみると平均的に見て施工12ヶ月後に大型車の場合を除き違反車が増加している。

②1－1（B）地点（図 2-1-1～図 2-2-6参照）

この地点における標示の輝度は、6ヶ月後時点で最低を示すがその減少は約 150mcd/Lxであり、比較的輝度の減少度が低い。

二輪車、普通車、大型車の合計で見ると、施工後月日が過ぎるのに伴って完全停止車の漸減、不完全停止車の漸増が認められる。違反車については顕著な変化は認められないものの、施工後6ヶ月と12ヶ月でやや増加を示す。

車種別では1－1（A）地点の場合と同様、二輪車の違反が多く、不完全停止車は12ヶ月後に、違反車は6ヶ月後にピークに達している。大型車は9ヶ月後から12ヶ月後まで急激な完全停止車の減少と不完全停止車の増加を示す。

時刻別に見ると、13：00～15：00では完全停止車の割合が他と比較して大きいものの、17：00～19：00、21：00～23：00時点における不完全停止車の増加が顕著になり、6ヶ月後には完全停止車と不完全停止車の割合はほぼ逆転し（17：00～19：00）、21：00～23：00では9ヶ月で逆転を示す。

図2-1-1　1－1（A）地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-1-3　1－1（A）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-1-2　1－1（A）地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-1-4　1－1（A）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-1-5　1－1（A）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-2-2　1－1（B）地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-1-6　1－1（A）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-2-3　1－1（B）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-2-1　1－1（B）地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-2-4　1－1（B）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-2-5　1－1（B）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-2-6　1－1（B）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

1-2 川崎市高津区千年811

道路・周辺状況

★住宅街密集地（一部商店街）
★道路勾配なし（平地）
★直線道路（両方）
★４方向共見通し悪い
★違法駐車少ない

★交差道路は幹線道路への抜け道道路
★交通量普通［(A)(B)地点共］
★右左折車両多い
［(B) 地点の運送会社への出入り］
★大型車両通過少ない［(A)(B)地点共］
★歩行者少ない

③１－２（Ａ）地点（図 2-3-1～図 2-3-6参照）

この地点における標示の輝度は、施工後３ヶ月時点まで急激に低下し、６ヶ月から９ヶ月は低下したままの状態で推移し、12ヶ月後に最も低くなる。また12ヶ月の輝度の低下が 300 mcd/㎡・Lxと最も大きいのが特徴である。

合計でみると他の場合と同様、経時的にみて完全停止車の減少、不完全停止車、違反車の増加が顕著である。

車種別にみると、完全停止車が少なく、不完全停止車や違反車が多い傾向は特に、二輪車の場合において顕著に認められる。

また一日の時刻別に見ると21：00～23：00時点が完全停止車の減少と不完全停止車や違反車の増加が認められ、特にこの傾向は施工３ヶ月ないしは９ヶ月後より顕著に認められる。

④１－２（Ｂ）地点（図 2-4-1～図 2-4-6参照）

施工後６ヶ月にかけて標示の輝度の漸減を示す。その最大減少範囲が約 200mcd/㎡・Lxである。

合計でみると、完全停止車の漸減、不完全停止車と違反車各々の漸増が１－２（Ａ）地点同様に顕著に認められる。特にこの傾向は、施工後９ヶ月時点より顕著になる。

車種別にみると完全停止車の割合が最も少なく、違反車の割合が最も多いのは他の場合と同様、二輪車である。

一日の時刻別に考察すると１－２（Ａ）の場合と同様、昼間に比較して夕方から夜間にかけて不完全停止車が多くなり、それも施工後９ヶ月からの不完全停止車や違反車が多くなるという結果が得られた。

図2-3-1　１－２（Ａ）地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-3-2　１－２（Ａ）地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-3-4　１－２（Ａ）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-3-3　１－２（Ａ）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-3-5　１－２（Ａ）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-3-6　1－2（A）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-4-1　1－2（B）地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-4-2　1－2（B）地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-4-3　1－2（B）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-4-4　1－2（B）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-4-5　1－2（B）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-4-6　1－2（B）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

1－3　横浜市緑区美しが丘5－13

道路・周辺状況

★住宅街密集地（一部商店街）
★交差道路は幹線道路
★交差道路は右から左へ下り坂道路
★交差道路はスピードを出す車両多い
★直線道路（両方）
★調査対象道路は下り坂道路［(A)(B)地点共］
★４方向共見通し悪い
★違法駐車多い（交差道路側）
★一時停止位置での通過車両の確認困難
★（Ｂ）地点側は駅等への抜け道道路
★（Ｂ）地点からの左折車両多い
★（Ａ）地点側は交通量少ない（抜け道でない）
★調査対象道路への進入車両は少ない
★幹線道路の交通量多い
★幹線道路の違法駐車多い
［特に午後～夜間及び土・休日］
★大型車両通過はほとんどない［(A)(B)地点共］
★歩行者少ない

⑤１－３（Ａ）地点（図 2-5-1～図 2-5-6参照）

この地点の標示も輝度の低下は施工後12ヶ月で最大となるが、その範囲は200mcd/ ㎡・Lx以内である。

合計でみると施工後月日の推移に伴った顕著な差は認められず、不完全停止車は逆に減少を示す。

車種別にみると、二輪車の完全停止車が減少せず、場合によっては増加傾向を示している。またとくに大型車の違反が認められないことが特徴として挙げられる。

一日の時刻別にみると、昼間では13：00～15：00で施工６ヶ月で完全停止車の減少、不完全停止車の増加が認められるが、７:00 ～９：00における９ヶ月後の不完全停止車の増加、21：00～23：00における12ヶ月後の不完全停止車の顕著な増加が認められる。

図2-5-1　１－３（Ａ）地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-5-2　１－３（Ａ）地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-5-3　1－3（A）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-5-4　1－3（A）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-5-5　1－3（A）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-5-6　1－3（A）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

⑥１－３（Ｂ）地点（図 2-6-1～図 2-6-6参照）

該当地点における輝度は施工後３ヶ月まで急速に低下し、６ヶ月で最低を示すが、低下は150mcd/ ㎡・Lxと比較的小さい。

合計でみると、施工９ヶ月時点で完全停止車の急激な減少、不完全停止車及び違反車の顕著な増加が認められるが、違反車については12ヶ月後にやや減少する。

車種別の比較では、二輪車における完全停止車、不完全停止車の割合が比較的少なく、違反車の割合が施工直後から多く、特に違反車については施工９ヶ月後に顕著に増加しているのが特徴である。普通車については施工後９ヶ月時点より不完全停止車の漸増を示すが、違反車は９ヶ月後にピークを示し12ヶ月後には減少する。

一日の時刻別にみると、昼間においては特に13：00～15：00に標示の施工後３ヶ月で完全停止車の急激な減少、不完全停止車の急激な増加を示すが、夕方から夜間にかけての17:00～19：00、21：00～23：00の時刻帯に標示の施工９ヶ月後より不完全停止車、違反車の顕著な増加が明らかに認められる。

図2-6-1　１－３（Ｂ）地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-6-2　１－３（Ｂ）地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-6-1　1－3（B）地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-6-2　1－3（B）地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-6-4　1－3（B）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-6-3　1－3（B）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-6-5　1－3（B）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-6-1　1－3（B）地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-6-3　1－3（B）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-6-2　1－3（B）地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-6-4　1－3（B）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-6-5　1－3（B）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-6-6　1－3（B）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

1－4　川崎市宮前区土橋6－12

道路・周辺状況

★住宅街［東名高速道路川崎Ｉ．Ｃ際］
★道路勾配なし［調査対象道路］
★直線道路［調査対象道路］
★見通し良好
★違法駐車少ない

★調査対象道路は東名道路への抜け道道路［特に朝ラッシュ時］
★調査対象道路は幹線道路への抜け道道路
★交通量普通
★大型車両通過少ない
★歩行者少ない

⑦１－４地点（図 2-7-1～図 2-7-6参照）

該当地点における標示の輝度は、施工後３ヶ月で漸増を示し、６ヶ月後に最低を示すが、その低下度は約100mcd/ ㎡・Lxと小さく、９ヶ月後は約 50mcd/ ㎡・Lxと小さいながら増加を示す。

合計でみると、不完全停止車の割合が調査期間中を通して常に最も多く、それに次いで違反車、最も少ないのが完全停止車の順になる。標示施工後の月日の推移に伴って違反車が増加傾向を示し、特に６ヶ月後に多くなり、９ヶ月後にやや減少し、12ヶ月後に再び増加傾向を示すのが特徴である。

車種別では、二輪車の違反が多い。

一日の時刻経過に伴う完全停止車、不完全停止車、違反車の変化をみると一日を通して不完全停止車、違反車の割合が高いのが特徴であるが、特に昼間の13：00～15：00における違反車の増加が、施工３ヶ月後より認められること、夜間における違反車が21：00～23：00の場合の１ヶ月後を除くと漸増しているのが認められる。

図2-7-1　１－４地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-7-2　１－４地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-7-3　1－4地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-7-4　1－4地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-7-5　1－4地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-7-6　1－4地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

1-5 川崎市高津区末長

道路・周辺状況

★住宅街密集地
★道路勾配なし（平地）
★直線道路（両方）
★４方向共見通し悪い
★違法駐車少ない
★抜け道道路でない

★交通量少ない［(A)(B)地点共］
★右左折車両少ない［(A)(B)地点共］
★大型車両通過少ない［(A)(B)地点共］
★横断歩道ナシ
★歩行者少ない

⑧１－５（Ａ）地点（図 2-8-1～図 2-8-6参照）

この地点での標示の輝度の経時的変化は、施工後３ヶ月で急激な低下を示すが、最大150mcd/ ㎡・Lx前後であり、９ヶ月後に上昇し、12ヶ月後に再度低下を示す。

合計でみると１－１（Ａ）地点の場合と同様、完全停止車と不完全停止車の割合がほぼ同率を示し、12ヶ月を通してほぼ変わらない。施工９ヶ月ないし12ヶ月後に完全停止車の減少、違反車の増加が認められるが、不完全停止車については施工後６ヶ月と12ヶ月でピークを示す。

車種別には他の場合と同様、二輪車の違反が特に多いのが特徴で、施工９ヶ月後より顕著に急増している。普通車の不完全停止車、大型の違反車についてもほぼ同様の傾向が認められる。

一日の時刻別にみると、昼間帯では13：00以降における６ヶ月後の不完全停止車の増加と、12ヶ月後における違反車の増加が顕著であり、夜間帯では21：00～23：00における施工後の月日の経過に伴う違反車の増加傾向が認められ、特に９ヶ月後の違反車の割合が高いのが特徴であり、完全停止車との割合が逆転している。

図2-8-1　１－５（Ａ）地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-8-2　１－５（Ａ）地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-8-3　1－5（A）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-8-5　1－5（A）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-8-4　1－5（A）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-8-6　1－5（A）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

⑨１－５（Ｂ）地点（図 2-9-1～図 2-9-6参照）

標示の輝度の経時的変化をみると、施工後３ヶ月から６ヶ月にかけて最低を示すが、その程度は 100mcd/㎡・Lxであり９ヶ月時点でやや高くなるが12ヶ月で再度低下を示す。

合計でみると、この地点では完全停止車、不完全停止車、違反車ともに他の地点と比較して、月日の経過に伴う顕著な増減傾向の変化が認められないのが特徴である。

車種別では他の地点と同様、二輪車の違反が調査期間中を通して最も多発しており、逆に完全、不完全停止車の割合が比較的低い。大型車では施工後６ヶ月にかけて完全停止車の減少と違反車の増加が認められる。

時刻別にみると、昼間帯に比較して21：00～23：00の夜間帯に、完全停止車の割合が減少し、逆に違反車が顕著に増加をする。夕方の17:00 ～19：00時間帯では施工９ヶ月後より不完全停止車の割合が増え、また夜間帯（21：00～23：00）では施工６ヶ月後に違反車が特に増える傾向を示す。

図2-9-1　１－５（Ｂ）地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-9-2　１－５（Ｂ）地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-9-3　1－5（B）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-9-4　1－5（B）地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-9-5　1－5（B）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-9-6　1－5（B）地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

2－2　川崎市麻生区東百合ヶ丘

道路・周辺状況

★両側住宅街［片側崖上］
★路線バス道路
★左右の急カーブの連続
★溝口から百合ヶ丘に急上り坂
★スピードを出す車両多い
★片側歩道あり
★違法駐車少ない［駐車余地ない］
★交通量普通
★大型車両通過少ない
★中央線標示上及び
　　はみ出し走行車多い
★調査対象区間にバス停ある
★調査対象区間に
　　交差道路２箇所ある
★調査対象区間に横断歩道ない
★歩行者少ない

（２）はみ出し禁止、車線境界線、中央線について

⑩２－２地点（図2-10-1～図2-10-6参照）

この地点の標示の輝度の経時的変化の特徴は、施工直後の輝度が最も低く、他の地点が300～400 mcd/㎡・Lxであるのに対し200mcd/ ㎡・Lxであり６ヶ月後に最低を示し約90mcd/㎡・Lxまで減少する。

合計で見ると、正規走行車の割合が調査期間中を通して約80％と他の２地点（３－１、３－２）よりやや低く、また期間の経過に伴う有意の増減傾向は12ヶ月間を通して認められない。

時刻別では、昼間帯の７：00～９：00と夜間帯の21：00～23：00のはみ出し走行車の割合が他の時間帯に比べてやや高い。施工後の月日の経過に伴う有意な違反傾向は認められない。

図2-10-1　２－２地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-10-2　２－２地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-10-3　２－２地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-10-4　２－２地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

3－1　川崎市宮前区土橋（土橋交番前）

道路・周辺状況

★違法駐車多い
★住宅街（幹線道路際は商店）
★車線境界線標示上の走行車両多い
★車線変更車両多い
★中央分離帯ある
★ガソリンスタンドからの出る車両多い
★歩行者少ない
★幹線道路
★東名高速道路川崎Ⅰ．Ｃ入口手前
★交差道路からの右左折車両多い
★交差道路は両方側共下り坂
★交通量多い
★大型車両通過多い

⑪３－１地点〔３－３地点を含む〕（図2-11-1～図2-11-6参照）

この地点の標示の輝度の経時的変化をみると、この地点では施工直後の輝度が最も高く約430mcd/ ㎡・Lxである。経時的変化は漸減傾向を示し、12ヶ月後が最大で約 300mcd/㎡・Lxの減少を示す。

合計でみると、はみ出し走行車、違反走行車の割合が非常に低く、逆に正規走行車の割合が調査全期間を通して約95％と高いのが特徴である。

車種別には二輪車と大型車のはみ出し走行車、違反走行車が普通車に比べ若干多いのが特徴である。

時刻帯別にみると、昼間帯の７：00～９：00の違反走行車は、他の時間帯の走行時に比べてやや多く認められるのが特徴である。施工後の月日の経過に伴う、違反の特徴ある傾向は認められない。

図2-11-1　３－１地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-11-2　３－１地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-11-3　３－１地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-11-4　３－１地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-11-5　３－１地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-11-6　３－１地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

3－2　横浜市緑区美しが丘

道路・周辺状況

★中央線上及びはみ出し走行車両多い
★大型駐車場ある
［駐車場からの出入り車両多い］
★付近に大型デパート２～３店舗ある
★歩行者多い
★住宅街（一部商店街）
★交通量普通（土・休日は多い）
★大型車両通過少ない
★違法駐車多い
［昼間～夜間及び土・休日］

⑫３－２地点（図2-12-1～図2-12-6参照）

この地点の輝度の経時的変化は、施工後６ヶ月で最低を示し、９ヶ月後にやや高くなる傾向を示すが、その変化は小さくほぼ 120mcd/㎡・Lxである。

合計でみると、３－１地点の場合と同様にはみ出し走行車は非常に少なく、95％以上が正規走行車である。

車種別には、大型車のはみ出し走行車が、普通車、二輪車に比較して多く、施工１ヶ月後、３ヶ月後において顕著に認められる。

一日の時刻別にみると、昼間帯の13：00～15：00のはみ出し走行車が測定期間を通して多く、またはみ出し走行車の17：00～19：00の12ヶ月後、21：00～23：00の９ヶ月後と12ヶ月後の増加が認められる。

図2-12-1　３－２地点における標示の厚さと輝度の経時的変化

図2-12-2　３－２地点の違反タイプ別グラフ（合計）

図2-12-3　3－2地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-12-4　3－2地点の違反タイプ別グラフ（車種別）

図2-12-5　3－2地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

図2-12-6　3－2地点の違反タイプ別グラフ（時間別）

⑬路面標示の厚さと完全停止車、不完全停止車、違反車との関係について

表2-1 と図2-13は路面標示の厚さ、換言すれば路面輝度と完全停止車、不完全停止車、違反車との関係を統計的に示したものである。相関係数は各＋0.97、－0.93、－0.95でいずれも統計的に見て強い関係があることを示している。即ち、路面輝度が高くなれば完全停止車が増え、不完全停止車や違反車が減少し、路面輝度が低くなれば逆に増加をするということである。

表2-1　標示の厚さの変化と運転行動との関係

厚さ・輝度の低下率の大きかった地点

地点１－２（Ｂ）

	厚さ(mm)	完全停止車
施工直後	1.7	77.3%
１ヶ月後	1.5	74.4%
３ヶ月後	1.3	70.7%
６ヶ月後	1.1	69.6%
９ヶ月後	0.85	64.9%
12ヶ月後	0.4	63.4%

厚さと完全停止車の相関

	厚さ	完全停止車
厚さ	1	*
完全停止車	0.97021	1

	厚さ(mm)	不完全停止車
施工直後	1.7	20.6%
１ヶ月後	1.5	23.2%
３ヶ月後	1.3	25.5%
６ヶ月後	1.1	24.9%
９ヶ月後	0.85	30.0%
12ヶ月後	0.4	30.0%

厚さと不完全停止車の相関

	厚さ	不完全停止車
厚さ	1	*
不完全停止車	-0.9329	1

	厚さ(mm)	違反車
施工直後	1.7	2.1%
１ヶ月後	1.5	2.4%
３ヶ月後	1.3	3.8%
６ヶ月後	1.1	5.4%
９ヶ月後	0.85	5.0%
12ヶ月後	0.4	6.6%

厚さと違反車の相関

	厚さ	違反車
厚さ	1	*
違反車	-0.9474	1

図2-13　路面標示の厚さと違反ﾀｲﾌﾟの関係を示したグラフ

3－3　川崎市宮前区土橋（東名川崎入口）

道路・周辺状況

★幹線道路
★東名高速道路川崎Ｉ．Ｃ出入口際
★交通量普通
★大型車両通過少ない
★住宅街（幹線道路際は商店）
★車線境界線標示上の走行車両少ない
★車線変更車両多少ある
［前方の交差点の右折車両がある場合］
★中央分離帯ある

上の図のように、ドライバーが停止位置で停止したときに、主道路側を確認することができない最大角をθとした。また、道路環境調査から道幅、停止線から主道路までも距離がすでに求まっており、tanθがこれらから容易に求められるため用いた。

図１　視角（tanθ）について

⑭交差点におけるｔａｎθと完全停止車、不完全停止車の関係について

表2-2 と図2-14-1はミラーがない交差点におけるｔａｎθと完全停止車、及び不完全停止車の関係を示す。相関関係数は前者で－0.97、後者が＋0.91であり、いずれの場合も両者間に強い関係があることを示す。即ちｔａｎθが大きくなればなるほど完全停止車が減少し、不完全停止車が増加をすることを意味する。

表2-2　ミラーの有無を分けた場合の運転行動と視角との関係

ミラーがない地点

tanΘ	完全停止車
2.884615	47.8%
2.602564	49.2%
1.807407	54.9%
1.922921	56.1%

	tanΘ	完全停止車
tanΘ	1	*
完全停止車	-0.974646033	1

tanΘ	不完全停止車
2.884615	39.1%
2.602564	37.7%
1.807407	34.0%
1.922921	31.2%

	tanΘ	不完全停止車
tanΘ	1	*
不完全停止車	0.914645623	1

tanΘ	違反車
2.884615	13.1%
2.602564	13.2%
1.807407	11.1%
1.922921	12.7%

	tanΘ	違反車
tanΘ	1	—
違反車	0.77763692	1

ミラーがある地点

tanΘ	完全停止車
0.720893	75.5%
1.847185	70.1%
0.078616	39.9%
0.490798	51.5%

	tanΘ	完全停止車
tanΘ	1	—
完全停止車	0.704640341	1

tanΘ	不完全停止車
0.720893	20.1%
1.847185	25.7%
0.078616	45.7%
0.490798	30.2%

	tanΘ	不完全停止車
tanΘ	1	—
不完全停止車	-0.604207185	1

tanΘ	違反車
0.720893	4.4%
1.847185	4.2%
0.078616	14.5%
0.490798	18.3%

	tanΘ	違反車
tanΘ	1	—
違反車	-0.700673066	1

図2-14　tanθと違反ﾀｲﾌﾟとの関係を示したグラフ

5．結論

以上述べた調査結果より本調査の結論を述べると次のようになる。

（1）標示の視認性を高いレベルで維持する（厚さ、輝度の低下を抑える）ことは、交差点での不完全停止車や違反車の増加を抑制するのに非常に効果的である。

（2）現在の道路標示の施工後の有効月数は、今回の調査結果より、違反車や至適でない運転行動の視点より見て、道路環境諸条件の違いにより差はあるものの、ほぼ9ヶ月から12ヶ月であり、理想的には9ヶ月程度で、遅くとも1年以内（12ヶ月）に視認性の低下をしている標示については再施工することが望ましい。

（3）交差点でドライバーが一時停止をするか否か、また、はみ出し禁止線、車線境界線、中央線を守って走行するか否かは、道路標示の高い視認性の確保とともに、ミラーの有無や停止位置での交差点内の見通しの良さ、歩道の有無、道幅の広さ、カーブの有無といった、道路周辺の環境などによる複合的な影響もあるため、これらの最適化のためのマクロな改善が重要である。

（4）はみ出し禁止線、車線境界線、中央線については、全ての調査地点において、期間の経過に伴う違反車の有意な増加が認められなかったため、これらの道路標示は、少なくとも一年間はドライバーの道交法に則した至適運転行動という点から有効に働いているものと考えられる。

（5）各調査地点で共通して違反の多かった車種は、二輪車、次いで大型車であり、特にこれらの車種を利用するドライバーには、交通マナーや道交法等を含めた安全運転のための初期教育や再教育を徹底させる必要があるものと考えられる。

（6）各調査地点で、標示の摩耗（輝度や厚さの低下）によるドライバーへの影響が、最も顕著に認められる時間帯は夜間帯の21：00～23：00であり、夜間における道路標示のための新しい材料の研究や開発等により、夜間、更には夜間雨天時など運転者の意識レベルの低下や、機能低下によって視認性が低下している時間帯における道路標示の視認性の向上が特に望まれる。

通過車両及び停止・走行状況

1 － 1 （A 地点）

［施工直後時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	3	45	18	66	0	5	0	5	0	4	4	8	3	54	22	79
13.00～15.00	3	25	20	48	0	2	2	4	1	5	1	7	4	32	23	59
17.00～19.00	1	37	7	45	0	6	3	9	1	8	1	10	2	51	11	64
21.00～23.00	3	9	2	14	0	0	0	0	0	1	0	1	3	10	2	15
合 計	10	116	47	173	0	13	5	18	2	18	6	26	12	147	58	217
（比 率）				79.7%				8.3%				12.0%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	3	30	11	44	0	21	8	29	0	3	3	6	3	54	22	79
13.00～15.00	1	16	10	27	2	14	11	27	1	2	2	5	4	32	23	59
17.00～19.00	0	28	8	36	0	20	2	22	2	3	1	6	2	51	11	64
21.00～23.00	1	6	0	7	1	2	0	3	1	2	2	5	3	10	2	15
合 計	5	80	29	114	3	57	21	81	4	10	8	22	12	147	58	217
（比 率）				52.6%				37.3%				10.1%				(100%)

1 － 1 （A 地点）

［1 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	7	45	15	67	0	5	2	7	0	5	6	11	7	55	23	85
13.00～15.00	2	20	18	40	0	3	1	4	0	3	1	4	2	26	20	48
17.00～19.00	3	34	8	45	0	6	0	6	0	6	0	6	3	46	8	57
21.00～23.00	0	14	1	15	0	1	0	1	0	2	1	3	0	17	2	19
合 計	12	113	42	167	0	15	3	18	0	16	8	24	12	144	53	209
（比 率）				79.9%				8.6%				11.5%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	4	24	7	35	2	27	14	43	1	4	2	7	7	55	23	85
13.00～15.00	1	15	7	23	0	9	12	21	1	2	1	4	2	26	20	48
17.00～19.00	1	25	2	28	2	15	3	20	0	6	3	9	3	46	8	57
21.00～23.00	0	7	2	9	0	7	0	7	0	3	0	3	0	17	2	19
合 計	6	71	18	95	4	58	29	91	2	15	6	23	12	144	53	209
（比 率）				45.5%				43.5%				11.0%				(100%)

1 － 1 （A 地点）

［3 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	5	49	8	62	0	2	0	2	0	5	4	9	5	56	12	73
13.00～15.00	4	23	17	44	0	1	3	4	0	5	0	5	4	29	20	53
17.00～19.00	5	35	8	48	0	9	1	10	2	8	1	11	7	52	10	69
21.00～23.00	0	7	0	7	0	0	0	0	0	5	0	5	0	12	0	12
合 計	14	114	33	161	0	12	4	16	2	23	5	30	16	149	42	207
（比 率）				77.8%				7.7%				14.5%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	2	34	3	39	2	17	7	26	1	5	2	8	5	56	12	73
13.00～15.00	0	14	16	30	1	13	3	17	3	2	1	6	4	29	20	53
17.00～19.00	0	16	6	22	2	32	2	36	5	4	2	11	7	52	10	69
21.00～23.00	0	2	0	2	0	7	0	7	0	3	0	3	0	12	0	12
合 計	2	66	25	93	5	69	12	86	9	14	5	28	16	149	42	207
（比 率）				44.9%				41.6%				13.5%				(100%)

1 — 1 （A 地点）

［6 ケ月 経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	4	35	11	50	0	4	0	4	1	5	6	12	5	44	17	66
13.00～15.00	0	10	12	22	0	1	0	1	0	6	1	7	0	17	13	30
17.00～19.00	1	30	5	36	0	4	0	4	1	4	1	6	2	38	6	46
21.00～23.00	1	9	0	10	0	3	0	3	0	2	1	3	1	14	1	16
合 計	6	84	28	118	0	12	0	12	2	17	9	28	8	113	37	158
（比 率）				74.7%				7.6%				17.7%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	25	11	36	4	15	3	22	1	4	3	8	5	44	17	66
13.00～15.00	0	8	3	11	0	5	8	13	0	4	2	6	0	17	13	30
17.00～19.00	1	21	4	26	0	11	2	13	1	6	0	7	2	38	6	46
21.00～23.00	0	4	0	4	1	9	1	11	0	1	0	1	1	14	1	16
合 計	1	58	18	77	5	40	14	59	2	15	5	22	8	113	37	158
（比 率）				48.7%				37.4%				13.9%				(100%)

1 — 1 （A 地点）

［9 ケ月 経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	44	10	54	0	2	0	2	0	3	2	5	0	49	12	61
13.00～15.00	0	27	14	41	0	1	2	3	0	3	0	3	0	31	16	47
17.00～19.00	5	30	10	45	0	9	0	9	3	6	1	10	8	45	11	64
21.00～23.00	0	7	0	7	0	0	0	0	1	6	0	7	1	13	0	14
合 計	5	108	34	147	0	12	2	14	4	18	3	25	9	138	39	186
（比 率）				79.0%				7.5%				13.5%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	24	9	33	0	19	3	22	0	6	0	6	0	49	12	61
13.00～15.00	0	15	10	25	0	11	5	16	0	5	1	6	0	31	16	47
17.00～19.00	1	17	10	28	7	21	1	29	0	7	0	7	8	45	11	64
21.00～23.00	0	5	0	5	0	7	0	7	1	1	0	2	1	13	0	14
合 計	1	61	29	91	7	58	9	74	1	19	1	21	9	138	39	186
（比 率）				48.9%				39.8%				11.3%				(100%)

1 — 1 （A 地点）

［1 2 ケ月 経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	45	10	56	0	3	1	4	1	5	4	10	2	53	15	70
13.00～15.00	2	25	18	45	0	2	2	4	1	3	4	8	3	30	24	57
17.00～19.00	1	46	6	53	1	4	0	5	0	4	3	7	2	54	9	65
21.00～23.00	2	9	0	11	0	3	0	3	0	2	0	2	2	14	0	16
合 計	6	125	34	165	1	12	3	16	2	14	11	27	9	151	48	208
（比 率）				79.3%				7.7%				13.0%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	21	10	32	0	22	5	27	1	10	0	11	2	53	15	70
13.00～15.00	0	14	14	28	2	8	8	18	1	8	2	11	3	30	24	57
17.00～19.00	1	24	4	29	0	17	4	21	1	13	1	15	2	54	9	65
21.00～23.00	1	6	0	7	0	7	0	7	1	1	0	2	2	14	0	16
合 計	3	65	28	96	2	54	17	73	4	32	3	39	9	151	48	208
（比 率）				46.2%				35.1%				18.7%				(100%)

1 — 1 （B地点）

［施工直後時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	17	9	26	0	8	1	9	0	4	0	4	0	29	10	39
13.00～15.00	3	28	7	38	0	7	0	7	1	3	1	5	4	38	8	50
17.00～19.00	4	39	4	47	1	6	1	8	2	6	2	10	7	51	7	65
21.00～23.00	1	15	1	17	1	5	0	6	0	3	0	3	2	23	1	26
合計	8	99	21	128	2	26	2	30	3	16	3	22	13	141	26	180
（比率）				71.1%				16.7%				12.2%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	21	6	27	0	6	4	10	0	2	0	2	0	29	10	39
13.00～15.00	3	22	6	31	1	12	2	15	0	4	0	4	4	38	8	50
17.00～19.00	2	23	4	29	3	23	2	28	2	5	1	8	7	51	7	65
21.00～23.00	2	10	1	13	0	7	0	7	0	6	0	6	2	23	1	26
合計	7	76	17	100	4	48	8	60	2	17	1	20	13	141	26	180
（比率）				55.6%				33.3%				11.1%				(100%)

1 — 1 （B地点）

［1ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	26	6	32	1	4	1	6	2	4	1	7	3	34	8	45
13.00～15.00	3	29	10	42	1	11	4	16	0	10	2	12	4	50	16	70
17.00～19.00	7	49	7	63	2	11	1	14	0	10	1	11	9	70	9	88
21.00～23.00	0	16	1	17	0	7	0	7	1	3	1	5	1	26	2	29
合計	10	120	24	154	4	33	6	43	3	27	5	35	17	180	35	232
（比率）				66.4%				18.5%				15.1%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	2	19	3	24	0	10	5	15	1	5	0	6	3	34	8	45
13.00～15.00	2	33	7	42	0	11	7	18	2	6	2	10	4	50	16	70
17.00～19.00	8	32	4	44	0	31	4	35	1	7	1	9	9	70	9	88
21.00～23.00	1	14	2	17	0	8	0	8	0	4	0	4	1	26	2	29
合計	13	98	16	127	0	60	16	76	4	22	3	29	17	180	35	232
（比率）				54.7%				32.8%				12.5%				(100%)

1 — 1 （B地点）

［3ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	20	13	34	1	8	3	12	1	6	0	7	3	34	16	53
13.00～15.00	5	43	10	58	1	12	2	15	1	10	1	12	7	65	13	85
17.00～19.00	6	44	10	60	2	13	2	17	0	14	3	17	8	71	15	94
21.00～23.00	2	19	1	22	3	4	0	7	0	3	2	5	5	26	3	34
合計	14	126	34	174	7	37	7	51	2	33	6	41	23	196	47	266
（比率）				65.4%				19.2%				15.4%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	3	18	5	26	0	14	8	22	0	2	3	5	3	34	16	53
13.00～15.00	5	34	10	49	0	22	3	25	2	9	0	11	7	65	13	85
17.00～19.00	3	38	4	45	1	25	10	36	4	8	1	13	8	71	15	94
21.00～23.00	3	9	2	14	0	12	1	13	2	5	0	7	5	26	3	34
合計	14	99	21	134	1	73	22	96	8	24	4	36	23	196	47	266
（比率）				50.4%				36.1%				13.5%				(100%)

1 — 1 （B 地点）

［6 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	25	10	35	0	8	3	11	1	6	2	9	1	39	15	55
13.00～15.00	3	36	10	49	0	10	0	10	2	6	1	9	5	52	11	68
17.00～19.00	5	48	5	58	1	16	1	18	0	13	1	14	6	77	7	90
21.00～23.00	0	25	0	25	0	9	0	9	0	8	0	8	0	42	0	42
合 計	8	134	25	167	1	43	4	48	3	33	4	40	12	210	33	255
(比 率)				65.5%				18.8%				15.7%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	12	6	19	0	21	8	29	0	6	1	7	1	39	15	55
13.00～15.00	3	27	5	35	0	17	6	23	2	8	0	10	5	52	11	68
17.00～19.00	1	31	5	37	2	36	1	39	3	10	1	14	6	77	7	90
21.00～23.00	0	31	0	31	0	3	0	3	0	8	0	8	0	42	0	42
合 計	5	101	16	122	2	77	15	94	5	32	2	39	12	210	33	255
(比 率)				47.8%				36.9%				15.3%				(100%)

1 — 1 （B 地点）

［9 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	23	6	29	1	8	2	11	0	7	0	7	1	38	8	47
13.00～15.00	3	21	18	42	0	10	2	12	1	3	0	4	4	34	20	58
17.00～19.00	10	44	6	60	1	19	2	22	0	13	3	16	11	76	11	98
21.00～23.00	2	24	2	28	0	5	0	5	0	7	0	7	2	36	2	40
合 計	15	112	32	159	2	42	6	50	1	30	3	34	18	184	41	243
(比 率)				65.4%				20.6%				14.0%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	20	2	23	0	12	4	16	0	6	2	8	1	38	8	47
13.00～15.00	3	25	9	37	0	6	9	15	1	3	2	6	4	34	20	58
17.00～19.00	6	36	2	44	2	33	8	43	3	7	1	11	11	76	11	98
21.00～23.00	0	12	1	13	2	20	1	23	0	4	0	4	2	36	2	40
合 計	10	93	14	117	4	71	22	97	4	20	5	29	18	184	41	243
(比 率)				48.2%				39.9%				11.9%				(100%)

1 — 1 （B 地点）

［1 2 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	22	4	26	1	7	1	9	0	8	0	8	1	37	5	43
13.00～15.00	6	23	12	41	3	5	1	9	1	5	5	11	10	33	18	61
17.00～19.00	4	42	9	55	0	15	2	17	2	14	2	18	6	71	13	90
21.00～23.00	3	13	0	16	0	2	0	2	0	7	0	7	3	22	0	25
合 計	13	100	25	138	4	29	4	37	3	34	7	44	20	163	36	219
(比 率)				63.0%				16.9%				20.1%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	25	0	25	1	6	4	11	0	6	1	7	1	37	5	43
13.00～15.00	0	16	3	19	8	13	12	33	2	4	3	9	10	33	18	61
17.00～19.00	0	29	1	30	5	32	12	49	1	10	0	11	6	71	13	90
21.00～23.00	0	10	0	10	2	8	0	10	1	4	0	5	3	22	0	25
合 計	0	80	4	84	16	59	28	103	4	24	4	32	20	163	36	219
(比 率)				38.4%				47.0%				14.6%				(100%)

1 — 2 （A 地点）

［施工直後時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	21	58	14	93	0	6	2	8	0	15	2	17	21	79	18	118
13.00～15.00	4	25	14	43	0	8	3	11	3	9	7	19	7	42	24	73
17.00～19.00	5	44	7	56	0	2	1	3	5	7	4	16	10	53	12	75
21.00～23.00	2	9	4	15	0	1	0	1	2	6	1	9	4	16	5	25
合 計	32	136	39	207	0	17	6	23	10	37	14	61	42	190	59	291
（比 率）				71.1%				7.9%				21.0%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	14	73	15	102	5	6	3	14	2	0	0	2	21	79	18	118
13.00～15.00	3	38	18	59	3	4	6	13	1	0	0	1	7	42	24	73
17.00～19.00	4	48	12	64	4	5	0	9	2	0	0	2	10	53	12	75
21.00～23.00	1	13	3	17	2	3	2	7	1	0	0	1	4	16	5	25
合 計	22	172	48	242	14	18	11	43	6	0	0	6	42	190	59	291
（比 率）				83.2%				14.8%				2.0%				(100%)

1 — 2 （A 地点）

［1 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	10	54	5	69	0	3	0	3	2	6	1	9	12	63	6	81
13.00～15.00	2	27	9	38	1	13	0	14	2	19	2	23	5	59	11	75
17.00～19.00	7	48	5	60	1	8	0	9	4	14	2	20	12	70	7	89
21.00～23.00	1	20	1	22	0	3	0	3	2	7	1	10	3	30	2	35
合 計	20	149	20	189	2	27	0	29	10	46	6	62	32	222	26	280
（比 率）				67.5%				10.4%				22.1%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	8	47	4	59	1	15	2	18	3	1	0	4	12	63	6	81
13.00～15.00	3	34	10	47	1	20	1	22	1	5	0	6	5	59	11	75
17.00～19.00	9	64	6	79	3	6	1	10	0	0	0	0	12	70	7	89
21.00～23.00	1	28	1	30	2	2	1	5	0	0	0	0	3	30	2	35
合 計	21	173	21	215	7	43	5	55	4	6	0	10	32	222	26	280
（比 率）				76.8%				19.6%				3.6%				(100%)

1 — 2 （A 地点）

［3 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	8	49	7	64	1	4	1	6	0	8	1	9	9	61	9	79
13.00～15.00	3	35	12	50	0	11	0	11	1	7	2	10	4	53	14	71
17.00～19.00	2	55	9	66	1	4	0	5	8	8	3	19	11	67	12	90
21.00～23.00	0	15	0	15	0	0	0	0	0	4	0	4	0	19	0	19
合 計	13	154	28	195	2	19	1	22	9	27	6	42	24	200	35	259
（比 率）				75.3%				8.5%				16.2%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	6	50	9	65	1	11	0	12	2	0	0	2	9	61	9	79
13.00～15.00	2	41	13	56	0	12	1	13	2	0	0	2	4	53	14	71
17.00～19.00	5	53	10	68	0	14	2	16	6	0	0	6	11	67	12	90
21.00～23.00	0	12	0	12	0	7	0	7	0	0	0	0	0	19	0	19
合 計	13	156	32	201	1	44	3	48	10	0	0	10	24	200	35	259
（比 率）				77.6%				18.5%				3.9%				(100%)

1 — 2 （A地点）

［6ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	14	115	10	139	0	4	1	5	1	7	0	8	15	126	11	152
13.00～15.00	0	57	16	73	1	3	0	4	7	10	0	17	8	70	16	94
17.00～19.00	6	56	13	75	1	1	2	4	8	14	5	27	15	71	20	106
21.00～23.00	2	26	0	28	0	3	0	3	0	6	0	6	2	35	0	37
合 計	22	254	39	315	2	11	3	16	16	37	5	58	40	302	47	389
（比 率）				81.0%				4.1%				14.9%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	9	117	8	134	3	8	3	14	3	1	0	4	15	126	11	152
13.00～15.00	4	54	14	72	0	16	2	18	4	0	0	4	8	70	16	94
17.00～19.00	8	43	14	65	3	23	5	31	4	5	1	10	15	71	20	106
21.00～23.00	0	20	0	20	1	11	0	12	1	4	0	5	2	35	0	37
合 計	21	234	36	291	7	58	10	75	12	10	1	23	40	302	47	389
（比 率）				74.8%				19.3%				5.9%				(100%)

1 — 2 （A地点）

［9ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	11	60	13	84	3	6	2	11	2	32	3	37	16	98	18	132
13.00～15.00	10	46	16	72	6	30	0	36	3	13	10	26	19	89	26	134
17.00～19.00	8	51	8	67	6	17	9	32	6	24	4	34	20	92	21	133
21.00～23.00	7	28	6	41	0	9	4	13	1	9	6	16	8	46	16	70
合 計	36	185	43	264	15	62	15	92	12	78	23	113	63	325	81	469
（比 率）				56.3%				19.6%				24.1%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	8	84	15	107	2	13	3	18	6	1	0	7	16	98	18	132
13.00～15.00	7	72	20	99	7	15	6	28	5	2	0	7	19	89	26	134
17.00～19.00	7	80	18	105	9	12	2	23	4	0	1	5	20	92	21	133
21.00～23.00	2	26	6	34	4	20	10	34	2	0	0	2	8	46	16	70
合 計	24	262	59	345	22	60	21	103	17	3	1	21	63	325	81	469
（比 率）				73.6%				22.0%				4.4%				(100%)

1 — 2 （A地点）

［12ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	11	60	13	84	4	7	2	13	5	34	3	42	20	101	18	139
13.00～15.00	12	47	16	75	6	31	0	37	4	13	10	27	22	91	26	139
17.00～19.00	7	53	8	68	6	17	9	32	7	27	4	38	20	97	21	138
21.00～23.00	9	31	7	47	1	9	4	14	2	10	6	18	12	50	17	79
合 計	39	191	44	274	17	64	15	96	18	84	23	125	74	339	82	495
（比 率）				55.4%				19.4%				25.2%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	8	81	15	104	4	18	3	25	8	2	0	10	20	101	18	139
13.00～15.00	8	68	20	96	8	20	6	34	6	3	0	9	22	91	26	139
17.00～19.00	7	77	18	102	9	19	2	30	4	1	1	6	20	97	21	138
21.00～23.00	3	22	6	31	5	26	11	42	4	2	0	6	12	50	17	79
合 計	26	248	59	333	26	83	22	131	22	8	1	31	74	339	82	495
（比 率）				67.3%				26.5%				6.2%				(100%)

1 — 2（B 地点）

[施工直後時]

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	13	80	5	98	4	20	9	33	6	45	2	53	23	135	26	184
13.00～15.00	4	27	12	43	4	55	17	76	2	31	8	41	10	113	37	160
17.00～19.00	8	77	6	91	17	41	20	78	6	27	2	35	31	145	28	204
21.00～23.00	13	19	9	41	0	14	2	16	0	6	0	6	13	39	11	63
合 計	38	203	32	273	25	130	48	203	14	109	12	135	77	432	102	611
(比 率)				44.7%				33.2%				22.1%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	14	113	15	142	6	22	9	37	3	0	2	5	23	135	26	184
13.00～15.00	5	67	24	96	2	44	11	57	3	2	2	7	10	113	37	160
17.00～19.00	24	134	26	184	6	11	2	19	1	0	0	1	31	145	28	204
21.00～23.00	9	30	11	50	4	9	0	13	0	0	0	0	13	39	11	63
合 計	52	344	76	472	18	86	22	126	7	2	4	13	77	432	102	611
(比 率)				77.3%				20.6%				2.1%				(100%)

1 — 2（B 地点）

[1 ケ月経過時]

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	8	65	5	78	7	28	12	47	5	49	7	61	20	142	24	186
13.00～15.00	2	58	10	70	3	45	10	58	4	44	17	65	9	147	37	193
17.00～19.00	14	75	16	105	15	53	16	84	3	33	4	40	32	161	36	229
21.00～23.00	13	35	2	50	4	24	2	30	3	8	0	11	20	67	4	91
合 計	37	233	33	303	29	150	40	219	15	134	28	177	81	517	101	699
(比 率)				43.4%				31.3%				25.3%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	10	118	16	144	8	24	8	40	2	0	0	2	20	142	24	186
13.00～15.00	2	117	24	143	6	26	13	45	1	4	0	5	9	147	37	193
17.00～19.00	13	130	29	172	16	29	6	51	3	2	1	6	32	161	36	229
21.00～23.00	7	52	2	61	9	15	2	26	4	0	0	4	20	67	4	91
合 計	32	417	71	520	39	94	29	162	10	6	1	17	81	517	101	699
(比 率)				74.4%				23.2%				2.4%				(100%)

1 — 2（B 地点）

[3 ケ月経過時]

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	7	77	11	95	4	23	12	39	4	38	10	52	15	138	33	186
13.00～15.00	4	45	17	66	0	21	14	35	4	29	18	51	8	95	49	152
17.00～19.00	16	76	7	99	8	46	17	71	4	28	9	41	28	150	33	211
21.00～23.00	10	36	0	46	0	23	1	24	2	18	0	20	12	77	1	90
合 計	37	234	35	306	12	113	44	169	14	113	37	164	63	460	116	639
(比 率)				47.9%				26.4%				25.7%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	11	112	24	147	4	23	9	36	0	3	0	3	15	138	33	186
13.00～15.00	4	82	43	129	2	12	6	20	2	1	0	3	8	95	49	152
17.00～19.00	8	101	21	130	13	48	9	70	7	1	3	11	28	150	33	211
21.00～23.00	1	45	0	46	6	30	1	37	5	2	0	7	12	77	1	90
合 計	24	340	88	452	25	113	25	163	14	7	3	24	63	460	116	639
(比 率)				70.8%				25.5%				3.7%				(100%)

1 — 2（B 地点）
［6 ケ月 経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	9	67	11	87	3	30	12	45	1	35	1	37	13	132	24	169
13.00～15.00	6	47	15	68	5	39	17	61	3	32	9	44	14	118	41	173
17.00～19.00	21	74	18	113	6	31	10	47	4	27	11	42	31	132	39	202
21.00～23.00	7	32	0	39	0	13	2	15	0	8	0	8	7	53	2	62
合 計	43	220	44	307	14	113	41	168	8	102	21	131	65	435	106	606
（比 率）				50.7%				27.7%				21.6%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	5	88	23	116	3	39	1	43	5	5	0	10	13	132	24	169
13.00～15.00	8	76	39	123	4	35	2	41	2	7	0	9	14	118	41	173
17.00～19.00	17	92	33	142	13	35	6	54	1	5	0	6	31	132	39	202
21.00～23.00	3	36	2	41	2	11	0	13	2	6	0	8	7	53	2	62
合 計	33	292	97	422	22	120	9	151	10	23	0	33	65	435	106	606
（比 率）				69.6%				24.9%				5.5%				(100%)

1 — 2（B 地点）
［9 ケ月 経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	12	71	9	92	7	27	15	49	4	44	11	59	23	142	35	200
13.00～15.00	5	66	9	80	4	32	12	48	3	38	11	52	12	136	32	180
17.00～19.00	14	61	6	81	15	56	16	87	9	34	3	46	38	151	25	214
21.00～23.00	2	29	0	31	6	20	3	29	1	18	3	22	9	67	6	82
合 計	33	227	24	284	32	135	46	213	17	134	28	179	82	496	98	676
（比 率）				42.0%				31.5%				26.5%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	14	101	20	135	6	38	15	59	3	3	0	6	23	142	35	200
13.00～15.00	4	97	25	126	5	37	6	48	3	2	1	6	12	136	32	180
17.00～19.00	13	106	15	134	16	43	7	66	9	2	3	14	38	151	25	214
21.00～23.00	2	42	0	44	2	22	6	30	5	3	0	8	9	67	6	82
合 計	33	346	60	439	29	140	34	203	20	10	4	34	82	496	98	676
（比 率）				65.0%				30.0%				5.0%				(100%)

1 — 2（B 地点）
［1 2 ケ月 経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	14	72	10	96	7	28	15	50	5	45	12	62	26	145	37	208
13.00～15.00	6	66	9	81	7	33	13	53	5	40	12	57	18	139	34	191
17.00～19.00	18	63	6	87	15	58	17	90	11	36	5	52	44	157	28	229
21.00～23.00	3	31	0	34	5	22	3	30	2	19	3	24	10	72	6	88
合 計	41	232	25	298	34	141	48	223	23	140	32	195	98	513	105	716
（比 率）				41.6%				31.2%				27.2%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	15	102	21	138	7	38	16	61	4	5	0	9	26	145	37	208
13.00～15.00	7	97	26	130	6	39	6	51	5	3	2	10	18	139	34	191
17.00～19.00	15	109	16	140	18	44	9	71	11	4	3	18	44	157	28	229
21.00～23.00	2	44	0	46	2	24	6	32	6	4	0	10	10	72	6	88
合 計	39	352	63	454	33	145	37	215	26	16	5	47	98	513	105	716
（比 率）				63.4%				30.0%				6.6%				(100%)

1 — 3（A地点）

[施工直後時]

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	6	0	6	0	1	0	1	0	16	0	16	0	23	0	23
13.00～15.00	4	9	1	14	0	5	0	5	0	25	0	25	4	39	1	44
17.00～19.00	2	11	0	13	1	3	0	4	1	21	0	22	4	35	0	39
21.00～23.00	2	5	0	7	0	1	0	1	0	9	0	9	2	15	0	17
合 計	8	31	1	40	1	10	0	11	1	71	0	72	10	112	1	123
(比 率)				32.5%				8.9%				58.6%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	11	0	11	0	9	0	9	0	3	0	3	0	23	0	23
13.00～15.00	4	21	1	26	0	15	0	15	0	3	0	3	4	39	1	44
17.00～19.00	3	20	0	23	1	12	0	13	0	3	0	3	4	35	0	39
21.00～23.00	1	6	0	7	1	5	0	6	0	4	0	4	2	15	0	17
合 計	8	58	1	67	2	41	0	43	0	13	0	13	10	112	1	123
(比 率)				54.4%				35.0%				10.6%				(100%)

1 — 3（A地点）

[1ケ月経過時]

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	11	0	11	0	1	0	1	2	12	0	14	2	24	0	26
13.00～15.00	2	14	1	17	0	9	1	10	1	29	1	31	3	52	3	58
17.00～19.00	3	10	0	13	0	12	1	13	1	19	2	22	4	41	3	48
21.00～23.00	0	5	0	5	0	0	0	0	0	7	1	8	0	12	1	13
合 計	5	40	1	46	0	22	2	24	4	67	4	75	9	129	7	145
(比 率)				31.7%				16.6%				51.7%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	8	0	9	1	16	0	17	0	0	0	0	2	24	0	26
13.00～15.00	1	34	2	37	1	12	1	14	1	6	0	7	3	52	3	58
17.00～19.00	1	22	2	25	1	15	1	17	2	4	0	6	4	41	3	48
21.00～23.00	0	6	0	6	0	5	1	6	0	1	0	1	0	12	1	13
合 計	3	70	4	77	3	48	3	54	3	11	0	14	9	129	7	145
(比 率)				53.1%				37.2%				9.7%				(100%)

1 — 3（A地点）

[3ケ月経過時]

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	8	0	8	0	2	0	2	1	13	0	14	1	23	0	24
13.00～15.00	2	18	1	21	0	6	0	6	0	24	2	26	2	48	3	53
17.00～19.00	2	12	0	14	1	3	0	4	2	15	0	17	5	30	0	35
21.00～23.00	1	6	0	7	0	1	0	1	0	7	0	7	1	14	0	15
合 計	5	44	1	50	1	12	0	13	3	59	2	64	9	115	3	127
(比 率)				39.4%				10.2%				50.4%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	10	0	10	1	11	0	12	0	2	0	2	1	23	0	24
13.00～15.00	1	25	1	27	1	14	2	17	0	9	0	9	2	48	3	53
17.00～19.00	2	18	0	20	3	9	0	12	0	3	0	3	5	30	0	35
21.00～23.00	1	5	0	6	0	7	0	7	0	2	0	2	1	14	0	15
合 計	4	58	1	63	5	41	2	48	0	16	0	16	9	115	3	127
(比 率)				49.6%				37.8%				12.6%				(100%)

1 — 3 （A 地点）

［6 ケ月 経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	1	0	1	0	1	0	1	1	17	2	20	1	19	2	22
13.00～15.00	0	7	1	8	0	6	1	7	0	19	0	19	0	32	2	34
17.00～19.00	3	17	0	20	0	4	0	4	0	24	0	24	3	45	0	48
21.00～23.00	3	7	0	10	0	4	0	4	0	5	3	8	3	16	3	22
合 計	6	32	1	39	0	15	1	16	1	65	5	71	7	112	7	126
（比 率）				31.0%				12.7%				56.3%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				逆反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	9	0	9	1	7	2	10	0	3	0	3	1	19	2	22
13.00～15.00	0	16	1	17	0	12	1	13	0	4	0	4	0	32	2	34
17.00～19.00	3	24	0	27	0	17	0	17	0	4	0	4	3	45	0	48
21.00～23.00	3	9	3	15	0	4	0	4	0	3	0	3	3	16	3	22
合 計	6	58	4	68	1	40	3	44	0	14	0	14	7	112	7	126
（比 率）				54.0%				34.9%				11.1%				(100%)

1 — 3 （A 地点）

［9 ケ月 経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	4	0	4	0	0	1	1	1	10	2	13	1	14	3	18
13.00～15.00	1	1	1	3	0	2	0	2	0	12	0	12	1	15	1	17
17.00～19.00	0	7	0	7	0	2	0	2	0	11	0	11	0	20	0	20
21.00～23.00	1	2	0	3	0	2	0	2	1	4	0	5	2	8	0	10
合 計	2	14	1	17	0	6	1	7	2	37	2	41	4	57	4	65
（比 率）				26.2%				10.8%				63.0%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				逆反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	10	3	14	0	2	0	2	0	2	0	2	1	14	3	18
13.00～15.00	1	7	1	9	0	6	0	6	0	2	0	2	1	15	1	17
17.00～19.00	0	9	0	9	0	9	0	9	0	2	0	2	0	20	0	20
21.00～23.00	2	6	0	8	0	2	0	2	0	0	0	0	2	8	0	10
合 計	4	32	4	40	0	19	0	19	0	6	0	6	4	57	4	65
（比 率）				61.6%				29.2%				9.2%				(100%)

1 — 3 （A 地点）

［1 2 ケ月 経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	3	0	4	0	0	0	0	2	27	0	29	3	30	0	30
13.00～15.00	2	10	1	13	0	3	2	5	3	21	5	29	5	34	8	47
17.00～19.00	4	12	1	17	0	0	0	0	2	22	2	26	6	34	3	43
21.00～23.00	0	2	0	2	0	2	0	2	1	6	0	7	1	10	0	11
合 計	7	27	2	36	0	5	2	7	8	76	7	91	15	108	11	134
（比 率）				26.9%				5.2%				67.9%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				逆反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	16	0	16	2	10	0	12	1	4	0	5	3	30	0	33
13.00～15.00	2	18	7	27	1	11	1	13	2	5	0	7	5	34	8	47
17.00～19.00	3	22	2	27	1	8	1	10	2	4	0	6	6	34	3	43
21.00～23.00	1	5	0	6	0	5	0	5	0	0	0	0	1	10	0	11
合 計	6	61	9	76	4	34	2	40	5	13	0	18	15	108	11	134
（比 率）				56.7%				29.9%				13.4%				(100%)

1 — 3（B地点）

[施工直後時]

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	8	40	8	56	6	31	1	38	8	266	6	280	22	337	15	374
13.00～15.00	5	15	1	21	5	32	2	39	5	84	6	95	15	131	9	155
17.00～19.00	2	8	0	10	2	38	0	40	5	95	1	101	9	141	1	151
21.00～23.00	1	2	0	3	2	6	0	8	0	18	0	18	3	26	0	29
合計	16	65	9	90	15	107	3	125	18	463	13	494	49	635	25	709
(比率)				12.7%				17.6%				69.7%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	9	218	14	241	5	91	0	96	8	28	1	37	22	337	15	374
13.00～15.00	2	78	7	87	5	36	2	43	8	17	0	25	15	131	9	155
17.00～19.00	5	77	1	83	3	47	0	50	1	17	0	18	9	141	1	151
21.00～23.00	2	15	0	17	1	8	0	9	0	3	0	3	3	26	0	29
合計	18	388	22	428	14	182	2	198	17	65	1	83	49	635	25	709
(比率)				60.4%				27.9%				11.7%				(100%)

1 — 3（B地点）

[1ケ月経過時]

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	5	34	2	41	7	29	2	38	15	248	15	278	27	311	19	357
13.00～15.00	1	12	1	14	1	34	7	42	2	62	6	70	4	108	14	126
17.00～19.00	1	20	0	21	0	43	2	45	2	47	1	50	3	110	3	116
21.00～23.00	1	5	0	6	1	17	1	19	0	26	0	26	2	48	1	51
合計	8	71	3	82	9	123	12	144	19	383	22	424	36	577	37	650
(比率)				12.6%				22.2%				65.2%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	16	162	15	193	7	95	0	102	4	54	4	62	27	311	19	357
13.00～15.00	2	71	12	85	2	36	2	40	0	1	0	1	4	108	14	126
17.00～19.00	3	92	3	98	0	18	0	18	0	0	0	0	3	110	3	116
21.00～23.00	0	22	0	22	1	21	1	23	1	5	0	6	2	48	1	51
合計	21	347	30	398	10	170	3	183	5	60	4	69	36	577	37	650
(比率)				61.2%				28.2%				10.6%				(100%)

1 — 3（B地点）

[3ケ月経過時]

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	6	39	0	45	6	30	1	37	9	271	11	291	21	340	12	373
13.00～15.00	3	12	0	15	4	34	2	40	2	76	2	80	9	122	4	135
17.00～19.00	1	18	0	19	0	40	0	40	1	67	1	69	2	125	1	128
21.00～23.00	1	5	0	6	1	16	0	17	0	20	0	20	2	41	0	43
合計	11	74	0	85	11	120	3	134	12	434	14	460	34	628	17	679
(比率)				12.5%				19.7%				67.8%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	8	215	7	230	12	68	5	85	1	57	0	58	21	340	12	373
13.00～15.00	3	58	4	65	4	54	0	58	2	10	0	12	9	122	4	135
17.00～19.00	1	70	0	71	1	49	1	51	0	6	0	6	2	125	1	128
21.00～23.00	1	19	0	20	1	20	0	21	0	2	0	2	2	41	0	43
合計	13	362	11	386	18	191	6	215	3	75	0	78	34	628	17	679
(比率)				56.8%				31.7%				11.5%				(100%)

1 — 3（B地点）
［6ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	31	3	35	2	29	2	33	12	270	14	296	15	330	19	364
13.00～15.00	2	7	3	12	2	21	0	23	0	82	1	83	4	110	4	118
17.00～19.00	1	20	1	22	0	22	1	23	4	97	2	103	5	139	4	148
21.00～23.00	1	6	0	7	0	4	0	4	1	24	0	25	2	34	0	36
合計	5	64	7	76	4	76	3	83	17	473	17	507	26	613	27	666
(比率)				11.4%				12.5%				76.1%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	9	165	16	190	2	122	2	126	4	43	1	48	15	330	19	364
13.00～15.00	3	71	3	77	0	30	0	30	1	9	1	11	4	110	4	118
17.00～19.00	1	102	4	107	2	29	0	31	2	8	0	10	5	139	4	148
21.00～23.00	0	26	0	26	2	5	0	7	0	3	0	3	2	34	0	36
合計	13	364	23	400	6	186	2	194	7	63	2	72	26	613	27	666
(比率)				60.1%				29.1%				10.8%				(100%)

1 — 3（B地点）
［9ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	2	27	1	30	4	31	0	35	8	281	3	292	14	339	4	357
13.00～15.00	0	3	3	6	1	17	6	24	6	102	5	113	7	122	14	143
17.00～19.00	0	15	5	20	3	27	5	35	4	108	2	114	7	150	12	169
21.00～23.00	0	1	0	1	1	5	8	14	2	28	0	30	3	34	8	45
合計	2	46	9	57	9	80	19	108	20	519	10	549	31	645	38	714
(比率)				8.0%				15.1%				76.9%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	7	203	2	212	4	84	2	90	3	52	0	55	14	339	4	357
13.00～15.00	0	49	4	53	3	50	9	62	4	23	1	28	7	122	14	143
17.00～19.00	3	54	2	59	1	64	4	69	3	32	6	41	7	150	12	169
21.00～23.00	0	6	0	6	0	19	8	27	3	9	0	12	3	34	8	45
合計	10	312	8	330	8	217	23	248	13	116	7	136	31	645	38	714
(比率)				46.2%				34.7%				19.1%				(100%)

1 — 3（B地点）
［12ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	3	38	4	45	1	24	2	27	17	193	3	213	21	255	9	285
13.00～15.00	1	8	1	10	0	9	5	14	3	37	1	41	4	54	7	65
17.00～19.00	0	19	0	19	7	24	0	31	1	94	0	95	8	137	0	145
21.00～23.00	2	2	0	4	0	12	0	12	2	27	0	29	4	41	0	45
合計	6	67	5	78	8	69	7	84	23	351	4	378	37	487	16	540
(比率)				14.4%				15.6%				70.0%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	11	147	8	166	6	88	1	95	4	20	0	24	21	255	9	285
13.00～15.00	4	37	6	47	0	17	1	18	0	0	0	0	4	54	7	65
17.00～19.00	3	46	0	49	0	61	0	61	5	30	0	35	8	137	0	145
21.00～23.00	3	15	0	18	0	19	0	19	1	7	0	8	4	41	0	45
合計	21	245	14	280	6	185	2	193	10	57	0	67	37	487	16	540
(比率)				51.9%				35.7%				12.4%				(100%)

1 ― 4 地点

［施工直後時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	…	1	139	19	159	72	201	20	293	73	340	39	452
13.00～15.00	…	…	…	…	3	56	20	79	20	152	15	187	23	208	35	266
17.00～19.00	…	…	…	…	2	104	11	117	20	178	11	209	22	282	22	326
21.00～23.00	…	…	…	…	1	56	3	60	8	74	3	85	9	130	6	145
合計	…	…	…	…	7	355	53	415	120	605	49	774	127	960	102	1189
(比率)				…				34.9%				65.1%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	3	46	12	61	18	219	19	256	52	75	8	135	73	340	39	452
13.00～15.00	2	33	6	41	10	153	29	192	11	22	0	33	23	208	35	266
17.00～19.00	0	41	2	43	11	215	13	239	11	26	7	44	22	282	22	326
21.00～23.00	0	10	0	10	2	108	4	114	7	12	2	21	9	130	6	145
合計	5	130	20	155	41	695	65	801	81	135	17	233	127	960	102	1189
(比率)				13.0%				67.4%				19.6%				(100%)

1 ― 4 地点

［1ヶ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	…	8	147	16	171	99	324	7	430	107	471	23	601
13.00～15.00	…	…	…	…	5	73	12	90	24	161	5	190	29	234	17	280
17.00～19.00	…	…	…	…	6	89	4	99	24	254	3	281	30	343	7	380
21.00～23.00	…	…	…	…	2	43	1	46	7	89	0	96	9	132	1	142
合計	…	…	…	…	21	352	33	406	154	828	15	997	175	1180	48	1403
(比率)				…				28.9%				71.1%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	2	39	4	45	83	391	16	490	22	41	3	66	107	471	23	601
13.00～15.00	0	22	3	25	22	191	12	225	7	21	2	30	29	234	17	280
17.00～19.00	1	46	3	50	23	203	4	230	6	94	0	100	30	343	7	380
21.00～23.00	0	7	0	7	2	23	0	25	7	102	1	110	9	132	1	142
合計	3	114	10	127	130	808	32	970	42	258	6	306	175	1180	48	1403
(比率)				9.1%				69.1%				21.8%				(100%)

1 ― 4 地点

［3ヶ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	…	9	335	8	352	82	246	7	335	91	581	15	687
13.00～15.00	…	…	…	…	1	59	17	77	15	157	5	177	16	216	22	254
17.00～19.00	…	…	…	…	1	141	8	150	17	422	2	441	18	563	10	591
21.00～23.00	…	…	…	…	1	35	0	36	8	129	0	137	9	164	0	173
合計	…	…	…	…	12	570	33	615	122	954	14	1090	134	1524	47	1705
(比率)				…				36.1%				63.9%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	2	125	2	129	9	376	6	391	80	80	7	167	91	581	15	687
13.00～15.00	0	22	4	26	0	133	4	137	16	61	14	91	16	216	22	254
17.00～19.00	0	17	3	20	0	438	2	440	18	108	5	131	18	563	10	591
21.00～23.00	0	2	0	2	1	127	0	128	8	35	0	43	9	164	0	173
合計	2	166	9	177	10	1074	12	1096	122	284	26	432	134	1524	47	1705
(比率)				10.4%				64.3%				25.3%				(100%)

1 ― 4 地点

［6 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	…	6	182	16	204	92	272	18	382	98	454	34	586
13.00～15.00	…	…	…	…	0	66	17	83	22	179	17	218	22	245	34	301
17.00～19.00	…	…	…	…	7	104	5	116	24	225	7	256	31	329	12	372
21.00～23.00	…	…	…	…	0	42	3	45	12	82	0	94	12	124	3	139
合 計	…	…	…	…	13	394	41	448	150	758	42	950	163	1152	83	1398
(比 率)				…				32.0%				68.0%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	8	68	10	86	43	304	19	366	47	82	5	134	98	454	34	586
13.00～15.00	1	31	5	37	5	147	14	166	16	67	15	98	22	245	34	301
17.00～19.00	2	40	3	45	7	204	6	217	22	85	3	110	31	329	12	372
21.00～23.00	0	9	0	9	1	78	2	81	11	37	1	49	12	124	3	139
合 計	11	148	18	177	56	733	41	830	96	271	24	391	163	1152	83	1398
(比 率)				12.6%				59.4%				28.0%				(100%)

1 ― 4 地点

［9 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	…	7	180	14	201	74	270	20	364	81	450	34	565
13.00～15.00	…	…	…	…	2	92	13	107	27	167	11	205	29	259	24	312
17.00～19.00	…	…	…	…	1	110	5	116	27	213	16	256	28	323	21	372
21.00～23.00	…	…	…	…	1	59	3	63	11	103	0	114	12	162	3	177
合 計	…	…	…	…	11	441	35	487	139	753	47	939	150	1194	82	1426
(比 率)				…				34.2%				65.8%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	45	0	45	61	281	20	362	20	124	14	158	81	450	34	565
13.00～15.00	0	26	0	26	24	141	22	187	5	92	2	99	29	259	24	312
17.00～19.00	1	22	1	24	23	232	14	269	4	69	6	79	28	323	21	372
21.00～23.00	0	1	0	1	10	138	2	150	2	23	1	26	12	162	3	177
合 計	1	94	1	96	118	792	58	968	31	308	23	362	150	1194	82	1426
(比 率)				6.7%				67.9%				25.4%				(100%)

1 ― 4 地点

［1 2 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	…	3	185	7	195	97	213	22	332	100	398	29	527
13.00～15.00	…	…	…	…	1	66	34	101	25	151	17	193	26	217	51	294
17.00～19.00	…	…	…	…	1	70	23	94	19	186	3	208	20	256	26	302
21.00～23.00	…	…	…	…	5	43	3	51	8	77	2	87	13	120	5	138
合 計	…	…	…	…	10	364	67	441	149	627	44	820	159	991	111	1261
(比 率)				…				35.0%				65.0%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	4	71	6	81	22	244	16	282	74	83	7	164	100	398	29	527
13.00～15.00	2	33	11	46	10	130	31	171	14	54	9	77	26	217	51	294
17.00～19.00	1	39	3	43	3	140	10	153	16	77	13	106	20	256	26	302
21.00～23.00	2	8	0	10	1	69	3	73	10	43	2	55	13	120	5	138
合 計	9	151	20	180	36	583	60	679	114	257	31	402	159	991	111	1261
(比 率)				14.3%				53.8%				31.9%				(100%)

1 — 5 （A 地点）

［施工直後時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	4	49	6	59	0	2	0	2	0	1	0	1	4	52	6	62
13.00～15.00	2	38	11	51	1	1	1	3	1	3	1	5	4	42	13	59
17.00～19.00	4	45	5	54	0	5	0	5	1	2	0	3	5	52	5	62
21.00～23.00	2	16	0	18	0	1	0	1	0	2	0	2	2	19	0	21
合 計	12	148	22	182	1	9	1	11	2	8	1	11	15	165	24	204
（比 率）				89.2%				5.4%				5.4%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	27	5	32	2	24	1	27	2	1	0	3	4	52	6	62
13.00～15.00	0	17	5	22	1	21	7	29	3	4	1	8	4	42	13	59
17.00～19.00	0	23	3	26	3	25	1	29	2	4	1	7	5	52	5	62
21.00～23.00	0	7	0	7	1	7	0	8	1	5	0	6	2	19	0	21
合 計	0	74	13	87	7	77	9	93	8	14	2	24	15	165	24	204
（比 率）				42.6%				45.6%				11.8%				(100%)

1 — 5 （A 地点）

［1 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	17	5	22	0	4	0	4	0	1	0	1	0	22	5	27
13.00～15.00	1	29	5	35	0	5	0	5	1	2	0	3	2	36	5	43
17.00～19.00	4	36	6	46	0	7	1	8	0	3	3	6	4	46	10	60
21.00～23.00	0	17	0	17	0	3	0	3	1	5	0	6	1	25	0	26
合 計	5	99	16	120	0	19	1	20	2	11	3	16	7	129	20	156
（比 率）				76.9%				12.8%				10.3%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	9	1	10	0	10	2	12	0	3	2	5	0	22	5	27
13.00～15.00	1	17	3	21	1	15	2	18	0	4	0	4	2	36	5	43
17.00～19.00	1	17	2	20	1	23	7	31	2	6	1	9	4	46	10	60
21.00～23.00	1	10	0	11	0	13	0	13	0	2	0	2	1	25	0	26
合 計	3	53	6	62	2	61	11	74	2	15	3	20	7	129	20	156
（比 率）				39.8%				47.4%				12.8%				(100%)

1 — 5 （A 地点）

［3 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	28	4	33	0	4	0	4	0	1	0	1	1	33	4	38
13.00～15.00	1	20	7	28	1	1	1	3	0	3	0	3	2	24	8	34
17.00～19.00	0	43	2	45	0	2	0	2	0	4	0	4	0	49	2	51
21.00～23.00	1	22	2	25	0	1	0	1	0	2	0	2	1	25	2	28
合 計	3	113	15	131	1	8	1	10	0	10	0	10	4	131	16	151
（比 率）				86.8%				6.6%				6.6%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	15	3	18	0	15	1	16	1	3	0	4	1	33	4	38
13.00～15.00	1	12	1	14	1	9	6	16	0	3	1	4	2	24	8	34
17.00～19.00	0	25	0	25	0	21	1	22	0	3	1	4	0	49	2	51
21.00～23.00	0	11	1	12	1	9	1	11	0	5	0	5	1	25	2	28
合 計	1	63	5	69	2	54	9	65	1	14	2	17	4	131	16	151
（比 率）				45.7%				43.0%				11.3%				(100%)

1 － 5 （A地点）

［6ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	2	32	3	37	0	1	0	1	0	4	0	4	2	37	3	42
13.00～15.00	2	42	11	55	0	2	1	3	0	3	0	3	2	47	12	61
17.00～19.00	62	49	4	115	0	0	0	0	0	0	0	0	62	49	4	115
21.00～23.00	2	27	0	29	0	2	0	2	0	4	0	4	2	33	0	35
合 計	68	150	18	236	0	5	1	6	0	11	0	11	68	166	19	253
（比 率）				93.3%				2.4%				4.3%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	30	2	32	2	4	1	7	0	3	0	3	2	37	3	42
13.00～15.00	0	14	4	18	1	28	6	35	1	5	2	8	2	47	12	61
17.00～19.00	5	24	4	33	48	20	0	68	9	5	0	14	62	49	4	115
21.00～23.00	0	14	0	14	0	13	0	13	2	6	0	8	2	33	0	35
合 計	5	82	10	97	51	65	7	123	12	19	2	33	68	166	19	253
（比 率）				38.3%				48.6%				13.1%				(100%)

1 － 5 （A地点）

［9ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	2	23	4	29	2	2	0	4	0	1	0	1	4	26	4	34
13.00～15.00	0	27	8	35	0	6	2	8	0	8	0	8	0	41	10	51
17.00～19.00	4	51	14	69	0	3	2	5	0	2	1	3	4	56	17	77
21.00～23.00	3	13	0	16	5	2	0	7	5	1	1	7	13	16	1	30
合 計	9	114	26	149	7	13	4	24	5	12	2	19	21	139	32	192
（比 率）				77.6%				12.5%				9.9%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	10	2	12	1	13	2	16	3	3	0	6	4	26	4	34
13.00～15.00	0	12	2	14	0	26	4	30	0	3	4	7	0	41	10	51
17.00～19.00	2	32	7	41	2	19	6	27	0	5	4	9	4	56	17	77
21.00～23.00	2	6	0	8	2	7	0	9	9	3	1	13	13	16	1	30
合 計	4	60	11	75	5	65	12	82	12	14	9	35	21	139	32	192
（比 率）				39.1%				42.7%				18.2%				(100%)

1 － 5 （A地点）

［12ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	22	5	28	1	1	0	2	0	0	0	0	2	23	5	30
13.00～15.00	1	31	14	46	0	1	1	2	0	4	0	4	1	36	15	52
17.00～19.00	7	43	3	53	1	7	0	8	1	6	0	7	9	56	3	68
21.00～23.00	4	9	2	15	0	2	0	2	4	0	1	5	8	11	3	22
合 計	13	105	24	142	2	11	1	14	5	10	1	16	20	126	26	172
（比 率）				82.6%				8.1%				9.3%				(100%)
停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	0	8	2	10	0	14	3	17	2	1	0	3	2	23	5	30
13.00～15.00	0	15	4	19	1	15	6	22	0	6	5	11	1	36	15	52
17.00～19.00	1	19	0	20	1	31	2	34	7	6	1	14	9	56	3	68
21.00～23.00	6	2	1	9	1	6	0	7	1	3	2	6	8	11	3	22
合 計	7	44	7	58	3	66	11	80	10	16	8	34	20	126	26	172
（比 率）				33.7%				46.5%				19.8%				(100%)

1 — 5 （B 地点）

［施工直後時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	2	11	13	26	0	2	3	5	0	1	1	2	2	15	16	33
13.00～15.00	3	5	11	19	0	3	0	3	0	1	3	4	3	9	14	26
17.00～19.00	9	34	10	53	2	8	0	10	3	7	0	10	14	49	10	73
21.00～23.00	3	17	0	20	2	1	0	3	2	2	0	4	7	20	0	27
合 計	17	67	34	118	4	14	3	21	5	11	4	20	26	93	40	159
（比 率）				74.2%				13.2%				12.6%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	5	11	17	0	9	5	14	1	1	0	2	2	15	16	33
13.00～15.00	0	8	11	19	1	1	1	3	2	0	2	4	3	9	14	26
17.00～19.00	4	21	7	32	3	27	2	32	7	1	1	9	14	49	10	73
21.00～23.00	1	11	0	12	0	8	0	8	6	1	0	7	7	20	0	27
合 計	6	45	29	80	4	45	8	57	16	3	3	22	26	93	40	159
（比 率）				50.3%				35.9%				13.8%				(100%)

1 — 5 （B 地点）

［1 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	3	43	18	64	0	1	0	1	0	2	0	2	3	46	18	67
13.00～15.00	3	43	6	52	0	3	0	3	0	2	0	2	3	48	6	57
17.00～19.00	2	46	6	54	0	6	0	6	1	5	0	6	3	57	6	66
21.00～23.00	1	25	0	26	0	0	0	0	0	3	0	3	1	28	0	29
合 計	9	157	30	196	0	10	0	10	1	12	0	13	10	179	30	219
（比 率）				89.5%				4.5%				6.0%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	31	10	42	0	14	7	21	2	1	1	4	3	46	18	67
13.00～15.00	1	28	5	34	1	15	1	17	1	5	0	6	3	48	6	57
17.00～19.00	2	29	4	35	0	12	2	14	1	16	0	17	3	57	6	66
21.00～23.00	0	11	0	11	1	9	0	10	0	8	0	8	1	28	0	29
合 計	4	99	19	122	2	50	10	62	4	30	1	35	10	179	30	219
（比 率）				55.7%				28.3%				16.0%				(100%)

1 — 5 （B 地点）

［3 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	2	60	16	78	0	0	1	1	0	2	0	2	2	62	17	81
13.00～15.00	0	31	14	45	0	2	0	2	1	2	0	3	1	35	14	50
17.00～19.00	5	30	3	38	1	6	1	8	2	3	0	5	8	39	4	51
21.00～23.00	4	14	0	18	0	5	0	5	0	10	0	10	4	29	0	33
合 計	11	135	33	179	1	13	2	16	3	17	0	20	15	165	35	215
（比 率）				83.3%				7.4%				9.3%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	1	44	11	56	1	16	6	23	0	2	0	2	2	62	17	81
13.00～15.00	0	24	8	32	1	6	5	12	0	5	1	6	1	35	14	50
17.00～19.00	2	15	2	19	0	12	0	12	6	12	2	20	8	39	4	51
21.00～23.00	3	4	0	7	0	11	0	11	1	14	0	15	4	29	0	33
合 計	6	87	21	114	2	45	11	58	7	33	3	43	15	165	35	215
（比 率）				53.0%				27.0%				20.0%				(100%)

1 — 5 （B 地点）

［6 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	3	51	4	58	0	3	0	3	1	2	0	3	4	56	4	64
13.00～15.00	1	23	2	26	2	4	0	6	0	2	0	2	3	29	2	34
17.00～19.00	41	53	4	98	0	0	0	0	0	0	0	0	41	53	4	98
21.00～23.00	4	6	0	10	0	4	0	4	0	0	0	0	4	10	0	14
合 計	49	133	10	192	2	11	0	13	1	4	0	5	52	148	10	210
(比 率)				91.4%				6.2%				2.4%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	2	30	2	34	1	19	2	22	1	7	0	8	4	56	4	64
13.00～15.00	2	14	0	16	1	13	1	15	0	2	1	3	3	29	2	34
17.00～19.00	14	32	3	49	13	15	0	28	14	6	1	21	41	53	4	98
21.00～23.00	0	2	0	2	0	0	0	0	4	8	0	12	4	10	0	14
合 計	18	78	5	101	15	47	3	65	19	23	2	44	52	148	10	210
(比 率)				48.1%				31.0%				20.9%				(100%)

1 — 5 （B 地点）

［9 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	3	41	15	59	0	3	0	3	0	2	0	2	3	46	15	64
13.00～15.00	3	38	13	54	0	1	1	2	1	2	0	3	4	41	14	59
17.00～19.00	5	37	12	54	4	14	2	20	4	6	2	12	13	57	16	86
21.00～23.00	5	24	0	29	0	2	0	2	0	4	0	4	5	30	0	35
合 計	16	140	40	196	4	20	3	27	5	14	2	21	25	174	45	244
(比 率)				80.3%				11.1%				8.6%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	2	33	12	47	0	8	3	11	1	5	0	6	3	46	15	64
13.00～15.00	1	22	10	33	0	16	3	19	3	3	1	7	4	41	14	59
17.00～19.00	4	19	5	28	5	25	9	39	4	13	2	19	13	57	16	86
21.00～23.00	0	12	0	12	1	5	0	6	4	13	0	17	5	30	0	35
合 計	7	86	27	120	6	54	15	75	12	34	3	49	25	174	45	244
(比 率)				49.2%				30.7%				20.1%				(100%)

1 — 5 （B 地点）

［1 2 ケ月経過時］

通過 車両	直進車				右折車				左折車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	4	37	9	50	2	1	1	4	0	0	2	2	6	38	12	56
13.00～15.00	3	43	10	56	0	3	4	7	1	1	0	2	4	47	14	65
17.00～19.00	3	49	5	57	0	4	0	4	1	2	0	3	4	55	5	64
21.00～23.00	3	6	6	15	2	4	0	6	5	6	1	12	10	16	7	33
合 計	13	135	30	178	4	12	5	21	7	9	3	19	24	156	38	218
(比 率)				81.7%				9.6%				8.7%				(100%)

停止 状況	完全停止車				不完全停止車				違反車				合計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	3	25	10	38	2	9	1	12	1	4	1	6	6	38	12	56
13.00～15.00	3	36	12	51	1	9	1	11	0	2	1	3	4	47	14	65
17.00～19.00	0	16	1	17	1	27	2	30	3	12	2	17	4	55	5	64
21.00～23.00	2	5	2	9	0	5	4	9	8	6	1	15	10	16	7	33
合 計	8	82	25	115	4	50	8	62	12	24	5	41	24	156	38	218
(比 率)				52.8%				28.4%				18.8%				(100%)

施工直後時［２ － ２］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	330	…	…	…	821					…	…	…	1151
13.00～15.00	…	…	…	586	…	…	…	683					…	…	…	1269
17.00～19.00	…	…	…	534	…	…	…	452					…	…	…	986
21.00～23.00	…	…	…	253	…	…	…	258					…	…	…	511
合 計	…	…	…	1703	…	…	…	2214					…	…	…	3917
(比 率)				43.5%				56.5%								(100%)

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車				違反走行車				合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	880	…	…	…	271	…	…	…	0	…	…	…	1151
13.00～15.00	…	…	…	1085	…	…	…	184	…	…	…	0	…	…	…	1269
17.00～19.00	…	…	…	847	…	…	…	139	…	…	…	0	…	…	…	986
21.00～23.00	…	…	…	432	…	…	…	79	…	…	…	0	…	…	…	511
合 計	…	…	…	3244	…	…	…	673	…	…	…	0	…	…	…	3917
(比 率)				82.8%				17.2%				0.0%				(100%)

１ ケ月経過時［２ － ２］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	363	…	…	…	772					…	…	…	1135
13.00～15.00	…	…	…	445	…	…	…	554					…	…	…	999
17.00～19.00	…	…	…	554	…	…	…	417					…	…	…	971
21.00～23.00	…	…	…	361	…	…	…	268					…	…	…	629
合 計	…	…	…	1723	…	…	…	2011					…	…	…	3734
(比 率)				46.1%				53.9%								(100%)

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車				違反走行車				合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	862	…	…	…	273	…	…	…	0	…	…	…	1135
13.00～15.00	…	…	…	792	…	…	…	207	…	…	…	0	…	…	…	999
17.00～19.00	…	…	…	759	…	…	…	212	…	…	…	0	…	…	…	971
21.00～23.00	…	…	…	488	…	…	…	141	…	…	…	0	…	…	…	629
合 計	…	…	…	2901	…	…	…	833	…	…	…	0	…	…	…	3734
(比 率)				77.7%				22.3%				0.0%				(100%)

３ ケ月経過時［２ － ２］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	329	…	…	…	795					…	…	…	1124
13.00～15.00	…	…	…	492	…	…	…	753					…	…	…	1245
17.00～19.00	…	…	…	438	…	…	…	427					…	…	…	865
21.00～23.00	…	…	…	231	…	…	…	167					…	…	…	398
合 計	…	…	…	1490	…	…	…	2142					…	…	…	3632
(比 率)				41.0%				59.0%								(100%)

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車				違反走行車				合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	862	…	…	…	262	…	…	…	0	…	…	…	1124
13.00～15.00	…	…	…	994	…	…	…	251	…	…	…	0	…	…	…	1245
17.00～19.00	…	…	…	730	…	…	…	135	…	…	…	0	…	…	…	865
21.00～23.00	…	…	…	313	…	…	…	85	…	…	…	0	…	…	…	398
合 計	…	…	…	2899	…	…	…	733	…	…	…	0	…	…	…	3632
(比 率)				79.8%				20.2%				0.0%				(100%)

6ケ月経過時［2 ― 2］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	337	…	…	…	781					…	…	…	1118
13.00～15.00	…	…	…	489	…	…	…	614					…	…	…	1103
17.00～19.00	…	…	…	502	…	…	…	454					…	…	…	956
21.00～23.00	…	…	…	275	…	…	…	235					…	…	…	510
合 計	…	…	…	1603	…	…	…	2084					…	…	…	3687
(比 率)				43.5%				56.5%								(100%)

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車				違反走行車				合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	869	…	…	…	249	…	…	…	0	…	…	…	1118
13.00～15.00	…	…	…	906	…	…	…	197	…	…	…	0	…	…	…	1103
17.00～19.00	…	…	…	801	…	…	…	155	…	…	…	0	…	…	…	956
21.00～23.00	…	…	…	411	…	…	…	99	…	…	…	0	…	…	…	510
合 計	…	…	…	2987	…	…	…	700	…	…	…	0	…	…	…	3687
(比 率)				81.0%				19.0%				0.0%				(100%)

9ケ月経過時［2 ― 2］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	326	…	…	…	890					…	…	…	1216
13.00～15.00	…	…	…	439	…	…	…	475					…	…	…	914
17.00～19.00	…	…	…	524	…	…	…	569					…	…	…	1093
21.00～23.00	…	…	…	268	…	…	…	275					…	…	…	543
合 計	…	…	…	1557	…	…	…	2209					…	…	…	3766
(比 率)				41.3%				58.7%								(100%)

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車				違反走行車				合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	892	…	…	…	324	…	…	…	0	…	…	…	1216
13.00～15.00	…	…	…	756	…	…	…	158	…	…	…	0	…	…	…	914
17.00～19.00	…	…	…	878	…	…	…	215	…	…	…	0	…	…	…	1093
21.00～23.00	…	…	…	431	…	…	…	112	…	…	…	0	…	…	…	543
合 計	…	…	…	2957	…	…	…	809	…	…	…	0	…	…	…	3766
(比 率)				78.5%				21.5%				0.0%				(100%)

1 2ケ月経過時［2 ― 2］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	369	…	…	…	747					…	…	…	1116
13.00～15.00	…	…	…	471	…	…	…	463					…	…	…	934
17.00～19.00	…	…	…	519	…	…	…	496					…	…	…	1015
21.00～23.00	…	…	…	265	…	…	…	256					…	…	…	521
合 計	…	…	…	1624	…	…	…	1962					…	…	…	3586
(比 率)				45.3%				54.7%								(100%)

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車				違反走行車				合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	869	…	…	…	247	…	…	…	0	…	…	…	1116
13.00～15.00	…	…	…	779	…	…	…	155	…	…	…	0	…	…	…	934
17.00～19.00	…	…	…	857	…	…	…	158	…	…	…	0	…	…	…	1015
21.00～23.00	…	…	…	418	…	…	…	103	…	…	…	0	…	…	…	521
合 計	…	…	…	2923	…	…	…	663	…	…	…	0	…	…	…	3586
(比 率)				81.5%				18.5%				0.0%				(100%)

通過車両及び走行状況

［２ － ２］

		施工直後	1ケ月後	3ケ月後	6ケ月後	9ケ月後	12ケ月後
通過車両	上り	1703	1723	1490	1603	1557	1624
	(比率)	(43.5%)	(46.1%)	(41.0%)	(43.5%)	(41.3%)	(45.3%)
	下り	2214	2011	2142	2084	2209	1962
	(比率)	(56.5%)	(53.9%)	(59.0%)	(56.5%)	(58.7%)	(54.7%)
	合計	3917	3734	3632	3687	3766	3586
		施工直後	1ケ月後	3ケ月後	6ケ月後	9ケ月後	12ケ月後
走行状況	正規	3244	2901	2899	2987	2957	2923
	(比率)	(82.8%)	(77.7%)	(79.8%)	(81.0%)	(78.5%)	(81.5%)
	はみ出し	673	833	733	700	809	663
	(比率)	(17.2%)	(22.3%)	(20.2%)	(19.0%)	(21.5%)	(18.5%)
	違反	0	0	0	0	0	0
	(比率)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)	(0.0%)
	合計	3917	3734	3632	3687	3766	3586

施工直後時［３ － １ ・ ３ － ３］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	…	87	1010	144	1241					87	1010	144	1241
13.00～15.00	…	…	…	…	61	1457	109	1627					61	1457	109	1627
17.00～19.00	…	…	…	…	136	1426	75	1637					136	1426	75	1637
21.00～23.00	…	…	…	…	112	1000	65	1177					112	1000	65	1177
合 計	…	…	…	…	396	4893	393	5682					396	4893	393	5682
(比 率)																

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車				違反走行車				合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	73	936	130	1139	5	15	8	28	9	59	6	74	87	1010	144	1241
13.00～15.00	51	1396	98	1545	3	36	7	46	7	25	4	36	61	1457	109	1627
17.00～19.00	128	1384	67	1579	6	25	6	37	2	17	2	21	136	1426	75	1637
21.00～23.00	104	980	59	1143	5	8	3	16	3	12	3	18	112	1000	65	1177
合 計	356	4696	354	5406	19	84	24	127	21	113	15	149	396	4893	393	5682
(比 率)				95.2%				2.2%				2.6%				(100%)

１ ケ月経過時［３ － １ ・ ３ － ３］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	…	94	1289	104	1487					94	1289	104	1487
13.00～15.00	…	…	…	…	43	1262	138	1443					43	1262	138	1443
17.00～19.00	…	…	…	…	110	1336	86	1532					110	1336	86	1532
21.00～23.00	…	…	…	…	103	1050	32	1185					103	1050	32	1185
合 計	…	…	…	…	350	4937	360	5647					350	4937	360	5647
(比 率)																

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車				違反走行車				合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	90	1236	102	1428	1	11	2	14	3	42	0	45	94	1289	104	1487
13.00～15.00	41	1230	133	1404	1	14	5	20	1	18	0	19	43	1262	138	1443
17.00～19.00	106	1308	78	1492	2	16	8	26	2	12	0	14	110	1336	86	1532
21.00～23.00	98	1031	31	1160	5	9	0	14	0	10	1	11	103	1050	32	1185
合 計	335	4805	344	5484	9	50	15	74	6	82	1	89	350	4937	360	5647
(比 率)				97.1%				1.3%				1.6%				(100%)

3ケ月経過時［3－1・3－3］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	…	75	1314	131	1520					75	1314	131	1520
13.00～15.00	…	…	…	…	45	1383	132	1560					45	1383	132	1560
17.00～19.00	…	…	…	…	101	1276	212	1589					101	1276	212	1589
21.00～23.00	…	…	…	…	67	910	75	1052					67	910	75	1052
合 計	…	…	…	…	288	4883	550	5721					288	4883	550	5721
(比 率)																

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車				違反走行車				合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	74	1275	127	1476	0	15	2	17	1	24	2	27	75	1314	131	1520
13.00～15.00	45	1354	128	1527	0	17	3	20	0	12	1	13	45	1383	132	1560
17.00～19.00	99	1236	202	1537	0	21	7	28	2	19	3	24	101	1276	212	1589
21.00～23.00	61	893	72	1026	2	8	3	13	4	9	0	13	67	910	75	1052
合 計	279	4758	529	5566	2	61	15	78	7	64	6	77	288	4883	550	5721
(比 率)				97.3%				1.4%				1.3%				(100%)

6ケ月経過時［3－1・3－3］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	…	86	1254	146	1486					86	1254	146	1486
13.00～15.00	…	…	…	…	48	1453	159	1660					48	1453	159	1660
17.00～19.00	…	…	…	…	102	1217	199	1518					102	1217	199	1518
21.00～23.00	…	…	…	…	68	798	109	975					68	798	109	975
合 計	…	…	…	…	304	4722	613	5639					304	4722	613	5639
(比 率)																

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車				違反走行車				合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	79	1189	140	1408	5	45	4	54	2	20	2	24	86	1254	146	1486
13.00～15.00	45	1402	154	1601	2	28	3	33	1	23	2	26	48	1453	159	1660
17.00～19.00	97	1190	196	1483	4	19	0	23	1	8	3	12	102	1217	199	1518
21.00～23.00	66	786	107	959	2	7	1	10	0	5	1	6	68	798	109	975
合 計	287	4567	597	5451	13	99	8	120	4	56	8	68	304	4722	613	5639
(比 率)				96.7%				2.1%				1.2%				(100%)

9ケ月経過時［3－1・3－3］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	…	109	1003	390	1502					109	1003	390	1502
13.00～15.00	…	…	…	…	55	945	348	1348					55	945	348	1348
17.00～19.00	…	…	…	…	119	1208	209	1536					119	1208	209	1536
21.00～23.00	…	…	…	…	109	1114	102	1325					109	1114	102	1325
合 計	…	…	…	…	392	4270	1049	5711					392	4270	1049	5711
(比 率)																

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車				違反走行車				合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	107	968	382	1457	1	14	5	20	1	21	3	25	109	1003	390	1502
13.00～15.00	54	925	342	1321	0	13	6	19	1	7	0	8	55	945	348	1348
17.00～19.00	115	1173	201	1489	3	15	5	23	1	20	3	24	119	1208	209	1536
21.00～23.00	107	1097	99	1303	0	11	3	14	2	6	0	8	109	1114	102	1325
合 計	383	4163	1024	5570	4	53	19	76	5	54	6	65	392	4270	1049	5711
(比 率)				97.5%				1.3%				1.2%				(100%)

１２ケ月経過時［３－１・３－３］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	…	…	…	…	92	1135	117	1344					92	1135	117	1344
13.00～15.00	…	…	…	…	54	1302	155	1511					54	1302	155	1511
17.00～19.00	…	…	…	…	103	1228	201	1532					103	1228	201	1532
21.00～23.00	…	…	…	…	79	1077	72	1228					79	1077	72	1228
合 計	…	…	…	…	328	4742	545	5615					328	4742	545	5615
(比 率)																

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車				違反走行車				合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	90	1107	112	1309	1	15	1	17	1	13	4	18	92	1135	117	1344
13.00～15.00	51	1284	149	1484	0	6	3	9	3	12	3	18	54	1302	155	1511
17.00～19.00	102	1209	195	1506	1	5	2	8	0	14	4	18	103	1228	201	1532
21.00～23.00	79	1063	69	1211	0	5	0	5	0	9	3	12	79	1077	72	1228
合 計	322	4663	525	5510	2	31	6	39	4	48	14	66	328	4742	545	5615
(比 率)				98.1%				0.7%				1.2%				(100%)

通過車両及び停止状況
［３－１・３－３］

		施工直後	1ケ月後	3ケ月後	6ケ月後	9ケ月後	12ケ月後
通過車両	上 り	……	……	……	……	……	……
	(比 率)						
	下 り	５６８２	５６４７	５７２１	５６３９	５７１１	５６１５
	(比 率)						
	合 計	５６８２	５６４７	５７２１	５６３９	５７１１	５６１５

		施工直後	1ケ月後	3ケ月後	6ケ月後	9ケ月後	12ケ月後
走行状況	正 規	５４０６	５４８４	５５６６	５４５１	５５７０	５５１０
	(比 率)	(95.2%)	(97.1%)	(97.3%)	(96.7%)	(97.5%)	(98.1%)
	はみ出し	１２７	７４	７８	１２０	７６	３９
	(比 率)	(2.2%)	(1.3%)	(1.4%)	(2.1%)	(1.3%)	(0.7%)
	違 反	１４９	８９	７７	６８	６５	６６
	(比 率)	(2.6%)	(1.6%)	(1.3%)	(1.2%)	(1.2%)	(1.2%)
	合 計	５６８２	５６４７	５７２１	５６３９	５７１１	５６１５

施工直後時［３－２］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	31	673	6	710	7	696	28	731					38	1369	34	1441
13.00～15.00	29	347	16	392	33	371	43	447					62	718	59	839
17.00～19.00	25	437	12	474	50	518	28	596					75	955	40	1070
21.00～23.00	11	219	6	236	50	400	0	450					61	619	6	686
合 計	96	1676	40	1812	140	1985	99	2224					236	3661	139	4036
(比 率)				44.9%				55.1%								(100%)

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	38	1353	34	1425	0	16	0	16					38	1369	34	1441
13.00～15.00	62	685	55	802	0	33	4	37					62	718	59	839
17.00～19.00	75	941	40	1056	0	14	0	14					75	955	40	1070
21.00～23.00	61	607	6	674	0	12	0	12					61	619	6	686
合 計	236	3586	135	3957	0	75	4	79					236	3661	139	4036
(比 率)				98.0%				2.0%								(100%)

1 ケ月経過時［３ － ２］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	82	644	36	762	7	695	31	733					89	1339	67	1495
13.00～15.00	12	314	21	347	31	410	39	480					43	724	60	827
17.00～19.00	18	298	13	329	50	521	3	574					68	819	16	903
21.00～23.00	2	93	0	95	44	436	4	484					46	529	4	579
合 計	114	1349	70	1533	132	2062	77	2271					246	3411	147	3804
(比 率)				40.3%				59.7%								(100%)

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	83	1315	63	1461	6	24	4	34					89	1339	67	1495
13.00～15.00	43	675	43	761	0	49	17	66					43	724	60	827
17.00～19.00	68	792	16	876	0	27	0	27					68	819	16	903
21.00～23.00	46	525	4	575	0	4	0	4					46	529	4	579
合 計	240	3307	126	3673	6	104	21	131					246	3411	147	3804
(比 率)				96.6%				3.4%				0.0%				(100%)

3 ケ月経過時［３ － ２］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	78	831	40	949	6	677	29	712					84	1508	69	1661
13.00～15.00	24	438	44	506	23	395	38	456					47	833	82	962
17.00～19.00	22	509	11	542	57	544	15	616					79	1053	26	1158
21.00～23.00	5	281	4	290	34	416	4	454					39	697	8	744
合 計	129	2059	99	2287	120	2032	86	2238					249	4091	185	4525
(比 率)				50.5%				49.5%								(100%)

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	84	1463	66	1613	0	45	3	48					84	1508	69	1661
13.00～15.00	46	796	70	912	1	37	12	50					47	833	82	962
17.00～19.00	78	1009	22	1109	1	44	4	49					79	1053	26	1158
21.00～23.00	39	676	8	723	0	21	0	21					39	697	8	744
合 計	247	3944	166	4357	2	147	19	168					249	4091	185	4525
(比 率)				96.3%				3.7%								(100%)

6 ケ月経過時［３ － ２］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	79	715	17	811	11	763	34	808					90	1478	51	1619
13.00～15.00	9	299	25	333	27	414	33	474					36	713	58	807
17.00～19.00	19	302	19	340	41	508	5	554					60	810	24	894
21.00～23.00	4	91	0	95	41	401	5	447					45	492	5	542
合 計	111	1407	61	1579	120	2086	77	2283					231	3493	138	3862
(比 率)				40.9%				59.1%								(100%)

走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	81	1457	48	1586	9	21	3	33					90	1478	51	1619
13.00～15.00	36	669	43	748	0	44	15	59					36	713	58	807
17.00～19.00	60	786	24	870	0	24	0	24					60	810	24	894
21.00～23.00	45	489	5	539	0	3	0	3					45	492	5	542
合 計	222	3401	120	3743	9	92	18	119					231	3493	138	3862
(比 率)				96.9%				3.1%								(100%)

9ケ月経過時［3 — 2］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	97	946	39	1082	11	671	40	722					108	1617	79	1804
13.00～15.00	52	495	31	578	36	363	34	433					88	858	65	1011
17.00～19.00	28	584	47	659	51	534	18	603					79	1118	65	1262
21.00～23.00	15	309	7	331	40	410	1	451					55	719	8	782
合 計	192	2334	124	2650	138	1978	93	2209					330	4312	217	4859
(比 率)				54.5%				45.5%								(100%)
走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	107	1590	78	1775	1	27	1	29					108	1617	79	1804
13.00～15.00	88	791	56	935	0	67	9	76					88	858	65	1011
17.00～19.00	79	1087	64	1230	0	31	1	32					79	1118	65	1262
21.00～23.00	55	672	8	735	0	47	0	47					55	719	8	782
合 計	329	4140	206	4675	1	172	11	184					330	4312	217	4859
(比 率)				96.2%				3.8%						(100%)		

12ケ月経過時［3 — 2］

通過 車両	上り 車線				下り 車線								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	113	984	45	1142	14	722	25	761					127	1706	70	1903
13.00～15.00	32	537	36	605	31	396	34	461					63	933	70	1066
17.00～19.00	27	576	16	619	54	572	14	640					81	1148	30	1259
21.00～23.00	5	303	3	311	46	381	2	429					51	684	5	740
合 計	177	2400	100	2677	145	2071	75	2291					322	4471	175	4968
(比 率)				53.9%				46.1%								(100%)
走行 状況	正規走行車				はみ出し走行車								合 計			
	二輪	普通	大型	計	二輪	普通	大型	計					二輪	普通	大型	計
7.00～ 9.00	127	1686	70	1883	0	20	0	20					127	1706	70	1903
13.00～15.00	63	877	68	1008	0	56	2	58					63	933	70	1066
17.00～19.00	81	1008	23	1112	0	140	7	147					81	1148	30	1259
21.00～23.00	51	639	5	695	0	45	0	45					51	684	5	740
合 計	322	4210	166	4698	0	261	9	270					322	4471	175	4968
(比 率)				94.6				5.4%								(100%)

通過車両及び走行状況

［3 — 2］

		施工直後	1ケ月後	3ケ月後	6ケ月後	9ケ月後	12ケ月後
通過車両	上 り	1812	1533	2287	1579	2650	2677
	(比 率)	(44.9%)	(40.3%)	(50.5%)	(40.9%)	(54.5%)	(53.9%)
	下 り	2224	2271	2238	2283	2209	2291
	(比 率)	(55.1%)	(59.7%)	(49.5%)	(59.1%)	(45.5%)	(46.1%)
	合 計	4036	3804	4525	3862	4859	4968
		施工直後	1ケ月後	3ケ月後	6ケ月後	9ケ月後	12ケ月後
走行状況	正 規	3957	3673	4357	3743	4675	4698
	(比 率)	(98.0%)	(96.6%)	(96.3%)	(96.9%)	(96.2%)	(94.6%)
	はみ出し	79	131	168	119	184	270
	(比 率)	(2.0%)	(3.4%)	(3.7%)	(3.1%)	(3.8%)	(5.4%)
	合 計	4036	3804	4525	3862	4859	4968

第3節　道路標示に関するアンケート調査

第1項　結論

今回の一連の調査解析による結論は下記の通りである。

1．運転者、歩行者のいずれにとっても、道路標示は道路利用時の安全性や快適性を確保する上で必要欠くべからざる手段であること。

2．高齢化をするほど道路標示への依存度が大きくなり、その良否が安全性、快適性の高低に大きく影響をすること。

3．高齢者や女性の運転行動特性、視認特性（方向、広さ、視線移動パターン）の解明と、これに沿った道路標示の方法を考えること。

4．標識令の改正に伴う標示方法の変更などの場合も含めて、道路標示の衆知徹底のための教育を運転者、歩行者、自動車利用者全ての道路利用者により多く、より積極的に行うこと。

5．いかに理想的な路上標示であっても、これを利用する運転者が至適な運転をすることを前提にしなければ有効な活用は不可能であり、この点、安全運転、快適運転のための効果ある教育・学習は基本的に具備すべき条件である。

6．路上標示に用いる色の標示（数他）については、その文字の標示（大きさ、形のデザインなど）とともに、視認性を高めるための標示方法を研究し、視認性向上のため、更なる改善のための努力をすること。

7．夜間（特に雨天時）運転時における路上標示の視認性の低下の訴えが顕著であるので、標示に用いる材質などの改善のための方策を考えること。

8．路上標示の鮮明さを一定レベル確保するため、鮮明さを失う原因（経年劣化や道路利用状況など）について徹底解明し、この結果を基に保守管理をすること。

従って以上の結論より、Man-Machine-Environment systemの立場より、運転者や歩行者にとってより快適な道路環境を設計するためには、

①道路標示の簡素化・合理化
短時間内に情報を認知、処理するためには道路標示の数の至適化をする。

②道路標示の視認性・判読性の向上及び整備
道路標示は運転者や歩行者が常に視認しやすくするために鮮明である必要がある。

③運転者、歩行者への教育（マナー等）

道路標示の意味を良く理解し、法律に合致した運転行動がとれるような安全教育をする。

次に今回の調査結果より、（１）年齢及び性別　（２）道路標示　（３）歩行者について人間工学的視点より、その特異点及び問題点をまとめると下記の通りである。

（１）年齢及び性別（運転者）

1．高齢化をするほど（男性70歳以上、女性60歳代）運転時における運転者の視線配分が狭小化傾向を示し「前方のみ」となる。

2．一般的に広い道路における車線境界線などの道路標示への運転者の依存度が高くなり、特に高齢化するほど依存度が高くなる傾向を示す。このことは、道路標示の有無が運転者の快適運転を左右する際の重要な影響因子の一つとなっていることを示す。

3．高齢者は性別の如何にかかわらず、直線道路運転中、道路標示を視認する方向性が若齢者の場合（中央側ライン）と異なって外側ライン傾向を示し、また、若齢女性運転者に関してもこの傾向が認められる。

4．左急カーブ道路運転中では、若齢者（男性20歳未満、女性30歳未満）、高齢者（男性60歳以上、女性50歳以上）で他の年齢層が示した視線特性（外側ライン）と異なる、中央側ラインを示している。

5．高齢化するほど運転時における［停止線］や［横断歩道］への意識度が高くなり、「停止をする運転者が増加している。性別にみると、この傾向は女性に強い。

6．高齢化をするほど運転速度は「普通」と考える割合が多くなるが、男性の場合には若年層（20歳未満）で「速い」という意識を持って運転している。

7．路上標示の認識度・理解度は男女とも高く、この傾向は中年齢層（男性30歳代～60歳代、女性30歳代～50歳代）に高い。

8．標識令の改正に伴う標示方法の変更について一般的には高い理解度・認識度を示すが、性別では全般的に男性が高く女性が低く、男性については20歳未満と70歳以上が低い。具体的にみると「自転車横断帯」の標示などが、この結果と同様の傾向を示す。

9．路上標示に用いる色の種類について、男性高年齢層のみが、［白色］、［黄色］の２色以外の他の色も、もっと使用すべきであると考えている。

10．道路標示は、特に夜間に顕著に視認性が低下をし、運転に不安を感じるため改善をする必要があると考えている。

11．夜間雨天時の道路標示の視認性については全員が悪いと考えているが、特にネガティブな訴えを示すのは、性別では20歳代、50歳代の男子と60歳代の女子であるが、20歳未満については男女ともその訴えは低い。

12．性別に関係なく白色標示の視認性が高いが、高齢化が進むほど白色標示が視認しやすいという傾向がますます強くなる。

（２）道路標示（運転者）

1．道路標示は、道路標識と同様に運転者にとっては安全運転のための手段の一つであるという認識を全ての運転者が持っている。

2．通行区分のある道路で右折レーンへ進入する場合に、ゼブラ標示にのるのは主として男

性であり、（特に20歳未満、40歳代）年齢層が低くなるほどこの傾向は強い。

3．通行区分のある交差点手前でスムーズに進路変更をできるのは若年齢層であり、高齢化するほど困難になる。この傾向は男性に特に顕著である。

4．道路標示の種類の多寡については、若年齢層、中年齢層で男女とも多すぎると考えるのに対し、男性高年齢層では「多すぎない」の割合が高い。

5．道路標示は、運転者にとって常に鮮明であることが必要と全ての運転者が考え、消えたり、薄れている場合には全ての運転時に不安を感じる。

6．道路標示の視認性が低下をするのは、特に夜間雨天時である。

（3）歩行者

1．［横断歩道］の標示方法の変更については、男性の方が女性よりも知っているが、男性は若年齢層（小学未満、20歳未満）と高年齢層（70歳以上）で知らない者が多いのに対し、女性では中年齢層（30歳代）と高年齢層（70歳以上）で知らない者が多い。

2．［横断歩道］の道路標示で横断する場合にも、安全等に不安を抱きながら横断している。性別にみると「ない」は男性に多い。

3．［横断歩道］の標示が常に明瞭である方が安全であると全員が思っている。性別にみると男性の方が多い。

4．［横断歩道］と［自転車横断帯］の標示は分ける必要があると考える者は、男女とも30歳代～60歳代である。

5．［路側帯］標示がある所は、ない所より安心して利用できると男女とも思っている。この傾向は特に50歳代の男性に多く、70歳以上の女性に低い。

6．［自転車の交差点進入禁止］標示については、特定年齢層の男性（20歳未満、20歳代）とほぼ全ての女性が知らない。

7．標示のない［横断歩道］を横断する時、危険であると認識を持ちながら（この危険思惑は男性については一般に高齢化するほど高く、女性については、小学未満と20歳未満を除き高い）横断している。

第2項　研究方法

運転者または歩行者の立場から回答を行う道路標示に関するアンケート調査票を作成し、平成7年2月～4月の約2ヶ月間にわたって配票調査によるアンケート調査を実施した。

アンケート調査票は2種類使用し、アンケート調査票①（表3－1）は、会社50社に依頼して実施し、「運転者」と「歩行者」の両方の立場からの回答と「歩行者」（運転免許取得なし）の立場でのみの回答となっており、その内訳は表3－2の通りである。

なお、「歩行者」の回答数は「運転者」が「歩行者」の立場から回答しており、3,922 部である。

アンケート調査票②（表3－3）は、神奈川県警察の各警察署（51署）で実施されている安全講習会の際に実施し、「運転者」のみの回答である。

アンケートの回収結果は、表3－4～6に示す。

表３－１　アンケート調査票①（運転者用）

道路標示に関するアンケート調査票１

（該当するものに○印をつけて下さい）

運転者用

Q01	運転中はどこを良く見て運転しますか	１．前方のみ ２．周辺（前後左右）	３．どちらとも言えない
Q02	運転中は道路標示と道路標識とでは、どちらを優先してみますか	１．道路標示 ２．道路標識	３．どちらとも言えない
Q03	２車線以上の広い道路では道路標示を見て運転しますか	１．見る ２．見ない	３．どちらとも言えない
Q04	２車線以上の広い道路では道路標示があると運転しやすいですか	１．運転しやすい ２．運転しにくい	３．どちらとも言えない
Q05	２車線以上の広い道路では道路標示がないと運転が不安になりますか	１．不安にならない ２．不安になる	３．どちらとも言えない
Q06	直線道路の運転中は運転側から見てどちら側の道路標示を見て運転しますか	１．中央側ライン ２．外側ライン	３．どちらとも言えない
Q07	右急カーブ道路の運転中は運転側から見てどの道路標示を見て運転しますか	１．中央側ライン ２．外側ライン	３．どちらとも言えない
Q08	左急カーブ道路の運転中は運転側から見てどの道路標示を見て運転しますか	１．中央側ライン ２．外側ライン	３．どちらとも言えない
Q09	前方に［停止線］や［横断歩道］がある場合には注意して運転しますか	１．運転する ２．運転しない	３．どちらとも言えない
Q10	［一時停止］の場所では停止線（標示）の手前で一時停止をしますか	１．する ２．しない	３．どちらとも言えない
Q11	通行区分のある道路で右折レーンへの進入の際には手前にあるゼブラ標示の上にのって入りますか	１．のる ２．のらない	３．どちらとも言えない
Q12	通行区分のある交差点手前で進路変更をする場合スムーズにできますか	１．できる ２．できない	３．どちらとも言えない
Q13	普段運転されている場合は、速度の出し方はいかがでしょうか	１．速い方 ２．普通	３．遅い方
Q14	標識令が改正され、［横断歩道］の標示方法が変わったのを知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q15	改正になった［横断歩道］の標示は見やすいと思いますか	１．見やすい ２．見にくい	３．どちらとも言えない
Q16	［自転車横断帯］の標示を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q17	［自転車横断帯］の標示は必要であると思いますか	１．必要である ２．必要でない	３．どちらとも言えない
Q18	［駐停車禁止］［駐車禁止］の標示を知っていますか	１．知っている ２．知らない	

表３－１　アンケート調査票①（運転者用）のつづき

運転者用

Q19	［路側帯］［駐停車禁止路側帯］［歩行者用路側帯］の標示を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q20	［車両通行帯］［車両通行区分］［専用通行帯］の標示を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q21	［横断歩道又は自転車横断帯あり］の標示を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q22	急カーブ等危険な場所に標示されている［減速標示］を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q23	裏通りの交差点に標示されている［交差点標示］を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q24	［追い越しのためのはみ出し禁止標示］を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q25	道路標示の種類が多すぎると思いますか	１．多すぎる ２．多すぎない	３．どちらとも言えない
Q26	道路標示は［白色］［黄色］２色以外の色を使う必要があると思いますか	１．必要がある ２．必要がない	３．どちらとも言えない
Q27	道路標示は運転する上で必要あると思いますか	１．必要である ２．必要でない	３．どちらとも言えない
Q28	道路標示が何時でも鮮明である事が必要であると思いますか	１．必要である ２．必要でない	３．どちらとも言えない
Q29	運転する時に道路標示に頼って運転しますか	１．頼る ２．頼らない	３．どちらとも言えない
Q30	夜間の視認性を良くする為に道路標示は反射ビーズを使用していますが、このことを知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q31	道路標示の夜間視認性をもっと良くする必要があると思いますか	１．必要がある ２．必要がない	３．どちらとも言えない
Q32	夜間の雨天時にも道路標示が視認しやすいですか	１．しやすい ２．しにくい	３．どちらとも言えない
Q33	道路標示が消えたり、薄れている場合運転時に不安を感じたことがありますか	１．ある ２．ない	３．どちらとも言えない
Q34	道路標示が視認しにくい為、運転に最も不安を感じたのはどのような場合ですか	１．夜間雨天時 ２．夜間晴天時	３．昼間雨天時 ４．昼間晴天時
Q35	白色・黄色の道路標示の内で、どちらが夜間（雨天）に見やすいですか	１．白色の標示 ２．黄色の標示	３．どちらとも言えない

表３－２　アンケート調査票①（歩行者用）

歩行者用 ［免許をお持ちの方も、歩行者側の立場のなってお答えください］

Q01	標識令が改正され、［横断歩道］の標示方法が変わったのをしっていますか	１．知っている ２．知らない	
Q02	改正になった［横断歩道］の標示は見やすいと思いますか	１．見やすい ２．見にくい	３．どちらとも言えない
Q03	改正後の［横断歩道］の標示で横断する場合、安全等に不安はありますか	１．ある ２．ない	３．どちらとも言えない
Q04	［横断歩道］の標示が何時もはっきりしている方が安全であると思いますか	１．思う ２．思わない	３．どちらとも言えない
Q05	［横断歩道］［自転車横断帯］の標示を同一場所で別々にひいてありますが、分ける必要があると思いますか	１．必要がある ２．必要がない	３．どちらとも言えない
Q06	車道と歩道と区分のない所に［路側帯］の標示がありますが、知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q07	［路側帯］の標示がある所では、ない所より歩く際安全であると思いますか	１．思う ２．思わない	３．どちらとも言えない
Q08	［自転車の交差点進入禁止］の標示を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q09	［横断歩道］の標示がない所で道路を横断した事がありますか	１．ある ２．ない	
Q10	［横断歩道］の標示のない所で道路を横断すると危険であると思いますか	１．思う ２．思わない	３．どちらとも言えない

●個人調査［全員お答え下さい］

性　別	１．男性	２．女性		
年　齢	１．小学生未満 ５．40歳代	２．20歳未満 ６．50歳代	３．20歳代 ７．60歳代	４．30歳代 ８．70歳以上
免許証	１．あり	２．なし		
運転歴	１．１年未満 ５．30年前後	２．２～５年 ６．40年前後	３．10年前後 ７．50年以上	４．20年前後
運転度合	１．ほとんど毎日	２．月半分程度	３．月数回程度	４．ほとんどしない
運転目的	１．運送専業 ４．買物・送迎	２．業務（運送以外） ５．スポーツ・レジャー	３．通勤・通学 ６．その他	
運転車両	１．乗用車 ４．二輪車 ７．その他	２．小型トラック ５．タクシー	３．大型トラック ６．バス（マイクロ含む）	

（利用度の一番多いもの１つのみに○印をつけてください）

ご協力誠にありがとうございました。

表３－３　アンケート調査票②（運転者用）

道路標示に関するアンケート調査票②
（該当するものに○印をつけて下さい）

Q01	運転中は道路標示と道路標識のうち、どちらを優先して見ますか	１．道路標示 ２．道路標識	３．どちらとも言えない
Q02	片側２車線以上の広い道路では車線境界線等の道路標示を見て運転しますか	１．よく見る ２．気にしない	３．どちらとも言えない
Q03	片側２車線以上の広い道路で道路標示があると運転はしやすいですか	１．運転しやすい ２．運転しにくい	３．どちらとも言えない
Q04	片側２車線以上の広い道路で車線境界線等の道路標示がないと運転に不安がありますか	１．不安がない ２．不安がある	３．どちらとも言えない
Q05	直線道路の運転中はどの道路標示を見て運転しますか	１．中央側ライン ２．外側ライン	３．どちらとも言えない
Q06	右急カーブ道路の運転中はどの道路標示を見て運転しますか	１．中央側ライン ２．外側ライン	３．どちらとも言えない
Q07	左急カーブ道路の運転中はどの道路標示を見て運転しますか	１．中央側ライン ２．外側ライン	３．どちらとも言えない
Q08	前方に［停止線］［横断歩道］があった場合には減速しますか	１．する ２．しない	３．どちらとも言えない
Q09	進路方向別通行区分のある道路で右折レーンへの進入の際に手前にあるゼブラ標示の上を走って右折レーンに入りますか	１．入る ２．入らない	３．どちらとも言えない
Q10	［一時停止］の場所で停止線（標示）の手前で一時停止しますか	１．する ２．しない	３．どちらとも言えない
Q11	［横断歩道］の道路標示は見やすいと思いますか	１．見やすい ２．見にくい	３．どちらとも言えない
Q12	［自転車横断帯］の道路標示を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q13	［自転車横断帯］の道路標示は分かり易いと思いますか	１．分かりにくい ２．分かり易い	３．どちらとも言えない
Q14	［駐停車禁止］［駐車禁止］の道路標示を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q15	［路側帯］［駐停車禁止路側帯］［歩行者用路側帯］の道路標示を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q16	［車両通行帯］［車両通行区分］［専用通行帯］の標示を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q17	急カーブ等危険な場所に標示されている［減速標示］を知っていますか	１．知っている ２．知らない	

表３－３　アンケート調査票②（運転者用）のつづき

Q18	裏通りの交差点に標示されている［交差点標示］を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q19	［追い越しのためのはみ出し禁止標示］を知っていますか	１．知っている ２．知らない	
Q20	道路標示の種類が多いと思いますか	１．多い ２．多くない	３．どちらとも言えない
Q21	道路標示は［白色］［黄色］２色以外の色を使用する必要がありますか	１．必要がある･･･あるとすれば（　　）色 ２．必要がない	
Q22	道路標示は運転上に必要と思いますか	１．必要である ２．必要でない	３．どちらとも言えない
Q23	運転する時に道路標示がはっきりしていると運転しやすいと思いますか	１．思う ２．特に思わない	３．どちらとも言えない
Q24	道路標示の夜間もっと見やすくする必要があると思いますか	１．必要がある ２．必要がない	３．どちらとも言えない
Q25	道路標示は夜間の雨天時によく見えると思いますか	１．見える ２．見えない	３．どちらとも言えない
Q26	運転に不安を感じたのはどういう時ですか	１．夜間雨天時 ２．夜間晴天時 ５．その他（　　）	３．昼間雨天時 ４．昼間晴天時
Q27	［白色］及び［黄色］の道路標示で、どちらが夜間見えやすいですか	１．白色の標示 ２．黄色の標示	３．どちらとも言えない
Q28	道路標示が薄く消えかかっている道路を走るときの運転時は何を感じますか	１．目標がないので不安である ２．別に気にならない ３．その他（　　）	

○あなたの性別は	１．男性	２．女性	
○あなたの年齢は	１．20歳以下 ４．40歳代	２．20歳代 ５．50歳代	３．30歳代 ６．60歳以上
○あなたの運転歴は	１．２年以内 ４．20年前後	２．５年前後 ５．30年前後	３．10年前後 ６．40年以上
○あなたの運転度合は	１．ほとんど毎日 ４．ほとんどしない	２．月半分程度	３．月数回程度
○あなたの運転目的は	１．運送専業 ４．買物・送迎	２．業務（運送以外） ５．スポーツ・レジャー	３．通勤・通学 ６．その他
○あなたの運転車両は	１．乗用車 ４．タクシー ７．その他	２．小型トラック ５．バス（マイクロ含む）	３．大型トラック ６．二輪車

（目的・車両については利用度の一番多いものに○印をつけて下さい）

ご協力誠にありがとうございました。

表３－４　アンケート調査表①の回収結果
（企業50社に依頼しての実施）

配布数	5,500部
両方の回答数	2,909部
片方の回答数	1,013部
合計（回収率）	3,922部（71.3%）

表３－５　アンケート調査表②の回収結果
（神奈川県警察51署、安全講習会出席者を対象）

配布数	6,000部
回答数	4,446部
合計（回収率）	4,446部（74.1%）

表３－６　全体の回収率

配布数	11,500部
回答数	8,368部
合計（回収率）	8,368部（72.8%）

第３項　研究結果及び考察

各質問ごとに年齢層別、男女別にクロス集計を行い、各質問項目と年齢層、男性女性との間でそれぞれカイ２乗検定を行い、両者の間に関係があるかを判断した。また、パーセントの差の検定も同時に行った。検定結果は、表３－７～21に示す。

（１）運転者用アンケートの回答結果

運転者用のアンケートは実施先が２つなので、会社50社に依頼して実施したアンケート調査票①の結果を「図３－１－　」で表し、神奈川県警で実施したアンケート調査票②の結果を「図３－２－　」で表す。

同一の質問項目は、まとめて記載した。アンケート調査票①の、単独での質問項目は「Ｑ１－12」というように「Ｑ１－　」の表記を付けて表し、アンケート調査票②の、単独ので質問項目は「Ｑ２－11」というように「Ｑ２－　」の表記を付けて表した。

Ｑ01　運転中はどこを良く見て運転しますか

【男性（図３－１－１）】

70歳以上を除く年齢層で「周辺」の割合が非常に高い。

特に20歳代～60歳代の割合が高く、70歳以上の高年齢層では「前方のみ」の割合が高い。

【女性（図３－１－２）】

60歳代を除く年齢層で「周辺」の割合が非常に高い。また、60歳代の高年齢層で「前方のみ」の割合が高い。

【総合（図３－１－３）】

男性、女性にかかわらず「周辺」の割合が非常に高い。また男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Ｑ02　運転中は道路標示と道路標識とでは、どちらを優先して見ますか

【男性（図３－１－４）】

20歳未満、50歳代、70歳以上を除く年齢層で「道路標識」の割合が若干高いが、「どちらとも言えない」の割合が高い。

【女性（図３－１－５）】

20歳代の年齢層で「道路標識」の割合が若干高いが「どちらとも言えない」の割合が高い。

【総合（図３－１－６）】

男性、女性にかかわらず「道路標識」の割合が「道路標示」の割合に比べ高いが、「どちらとも言えない」の割合が高い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－１）】

20歳未満を除く年齢層で「道路標識」の割合が若干高い。

【女性（図３－２－２）】

20歳未満～40歳代の年齢層では「道路標識」の割合が若干高いのに対して、50歳代、60歳代では「道路標示」の割合が若干高い。

【総合（図３－２－３）】

男性、女性にかかわらず「道路標識」の割合が若干高い。

Q03　２車線以上の広い道路では道路標示を見て運転しますか

【男性（図３－１－７）】

全ての年齢層で「見る」の割合が高い。特に30歳代～50歳代、70歳以上の割合が高い。

【女性（図３－１－８）】

男性同様、全ての年齢層で「見る」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【総合（図３－１－９）】

男性、女性にかかわらず「見る」の割合が非常に高い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－４）】

全ての年齢層で「よく見る」の割合が約75％以上と非常に高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【女性（図３－２－５）】

男性同様、全ての年齢層で「よく見る」の割合が約75％以上と非常に高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【総合（図３－２－６）】

男性、女性にかかわらず「よく見る」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、「気にしない」の割合は女性に高い。

Q04　２車線以上の広い道路では道路標示があると運転しやすいですか

【男性（図３－１－１０）】

全ての年齢層で「運転しやすい」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【女性（図３－１－１１）】

男性同様、全ての年齢層で「運転しやすい」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【総合（図３－１－１２）】

男性、女性にかかわらず「運転しやすい」の割合が非常に高い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－７）】

全ての年齢層で「運転しやすい」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【女性（図３－２－８）】

男性同様、全ての年齢層で「運転しやすい」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【総合（図３－２－９）】

男性、女性にかかわらず「運転しやすい」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に非常に強い。

Q05　2車線以上の広い道路では道路標示がないと運転が不安になりますか

【男性（図３－１－１３）】

全ての年齢層で「不安になる」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【女性（図３－１－１４）】

全ての年齢層で「不安になる」の割合が高い。

【総合（図３－１－１５）】

男性、女性にかかわらず「不安になる」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は女性に非常に強い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－１０）】

全ての年齢層で「不安がある」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【女性（図３－２－１１）】

20歳未満を除く年齢層で「不安がある」の割合が高い。

【総合（図３－２－１２）】

男性、女性にかかわらず「不安がある」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は女性に非常に強い。

Q06　直線進路の運転中は運転側から見てどちら側の道路標示を見て運転しますか

【男性（図３－１－１６）】

70歳以上を除く年齢層で「中央側ライン」の割合が高い。

【女性（図３－１－１７）】

20歳代、30歳代、40歳代の年齢層で「中央側ライン」の割合が高い。

【総合（図３－１－１８）】

男性、女性にかかわらず「中央側ライン」の割合が高い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－１３）】

全ての年齢層で「中央側ライン」の割合が高い。年齢層が高いほど割合は高い。

【女性（図３－２－１４）】

男性同様、全ての年齢層で「中央側ライン」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【総合（図３－２－１５）】

男性、女性にかかわらず「中央側ライン」の割合が高い。

Q07　右急カーブ進路の運転中は運転側から見てどの道路標示を見て運転しますか

【男性（図３－１－１９）】

60歳代、70歳以上を除く年齢層で「中央側ライン」の割合が若干高い。
【女性（図３－１－２０）】
20歳未満、60歳代を除く年齢層で「中央側ライン」の割合が若干高い。
【総合（図３－１－２１）】
男性、女性にかかわらず「中央側ライン」の割合が高い。

神奈川県警のアンケート結果では、
【男性（図３－２－１６）】
20歳未満を除く年齢層で「中央側ライン」の割合が高い。
【女性（図３－２－１７）】
全ての年齢層で「中央側ライン」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。
【総合（図３－２－１８）】
男性、女性にかかわらず「中央側ライン」の割合が高い。

Ｑ08　左急カーブ進路の運転中は運転側から見てどの道路標示を見て運転しますか
【男性（図３－１－２２）】
20歳未満、60歳代、70歳以上を除く年齢層で「外側ライン」の割合が若干高い。
【女性（図３－１－２３）】
40歳代の年齢層で「外側ライン」の割合が若干高い。
【総合（図３－１－２４）】
男性においては「外側ライン」の割合が若干高い。また、総合的にみると「外側ライン」の割合が若干高い。

神奈川県警のアンケート結果では、
【男性（図３－２－１９）】
20歳未満、20歳代、30歳代の年齢層で「外側ライン」の割合が高い。
【女性（図３－２－２０）】
40歳代の年齢層で「外側ライン」の割合が高い。
【総合（図３－２－２１）】
男性、女性にかかわらず「外側ライン」の割合が高い。

Ｑ09　前方に［停止線］や［横断歩道］がある場合には注意して運転しますか
【男性（図３－１－２５）】
全ての年齢層で「運転する」の割合が70％以上と非常に高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。
【女性（図３－１－２６）】
男性同様、全ての年齢層で「運転する」の割合が75％以上と非常に高い。
【総合（図３－１－２７）】
男性、女性にかかわらず「運転する」の割合が非常に高い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－２２）】

20歳未満を除く年齢層で「する」の割合が75％以上と高い。また20歳未満の若年齢層の「しない」の割合が他の年齢層に比べ高い。

【女性（図３－２－２３）】

全ての年齢層で「する」の割合が約75％以上と非常に高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【総合（図３－２－２４）】

男性、女性にもかかわらず「する」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は女性に強い。

Q10　［一時停止］の場所では停止線（標示）の手前で一時停止しますか

【男性（図３－１－２８）】

全ての年齢層で「する」の割合が非常に高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【女性（図３－１－２９）】

男性同様、全ての年齢層で「する」の割合が非常に高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【総合（図３－１－３０）】

男性、女性にもかかわらず「する」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は女性に強い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－２８）】

全ての年齢層で「する」の割合が高いが、20歳未満の若年齢層の割合が他の年齢層に比べ極端に低い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【女性（図３－２－２９）】

男性同様、全ての年齢層で「する」の割合が約75％以上と非常に高い。

【総合（図３－２－３０）】

男性、女性にかかわらず「する」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は女性に強い。

Q11　通行区分のある道路で右折レーンへの進入の際には手前にあるゼブラ標示の上にのって入りますか

【男性（図３－１－３１）】

20歳未満、40歳代の年齢層で「のる」の割合が高い。また、年齢層が低いほど割合は高い。

【女性（図３－１－３２）】

パーセントの差はないが、20歳代～50歳代で「のる」の割合が高く、２０歳未満と６０歳代の若年齢層、高年齢層では「のらない」の割合が若干高い。

【総合（図３－１－３３）】

男性においては「のる」の割合が若干高い。また、総合的に見ると「のる」の割合が若干

高く、「のらない」の割合は女性に強い。

Q1-12　通行区分のある交差点手前で進路変更をする場合スムーズにできますか

【男性（図３－１－３４）】

20歳未満～50歳代の年齢層で「できる」の割合が非常に高いのに対し、60歳代、70歳以上の高年齢層では「できる」の割合は極端に低く、「できない」の割合が他の年齢層に比べて高い。

【女性（図３－１－３５）】

30歳代、40歳代、50歳代の年齢層で「できる」の割合が若干高い。

【総合（図３－１－３６）】

男性、女性にかかわらず「できる」の割合が高い。

Q1-13　普段運転されている場合は、速度の出し方はいかがでしょうか

【男性（図３－１－３７）】

年齢層が高いほど「普通」の割合が高く、「速い」の割合が低い。特に20歳未満の若年齢層の「速い」の割合が高い。

【女性（図３－１－３８）】

全ての年齢層で「普通」の割合が高い。特に60歳代の高年齢層で非常に割合が高い。

【総合（図３－１－３９）】

男性、女性にかかわらず「普通」の割合が高い。

Q1-14　標識令が改正され、［横断歩道］の標示方法が変わったのを知っていますか

【男性（図３－１－４０）】

20歳未満、70歳以上を除く年齢層で「知っている」の割合が高い。また、20歳未満、20歳以上、70歳以上の若年齢層、高年齢層の認識度が他の年齢層に比べ低い。

【女性（図３－１－４１）】

パーセントの差はないが、すべての年齢層で「知っている」の割合が高い。また、男性に比べて割合は低い。

【総合（図３－１－４２）】

男性においては「知っている」の割合が高い。また、総合的にみると、「知っている」の割合が高く、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q1-15　改正になった［横断歩道］の標示は見やすいと思いますか

【男性（図３－１－４３）】

全ての年齢層で「見やすい」の割合が若干高いが、「どちらとも言えない」の割合が高い。

【女性（図３－１－４４）】

パーセントの差はないが、20歳未満を除く年齢層で「見やすい」の割合が若干高いが、「どちらとも言えない」の割合が高い。

【総合（図３－１－４５）】

男性、女性にかかわらず「見やすい」の割合が若干高いが、「どちらとも言えない」の割合が非常に高い。また、「見やすい」の割合は男性が高い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－２５）】

20歳代、30歳代を除く年齢層で「入る」の割合が若干高い。また、「どちらとも言えない」の割合が高い。

【女性（図３－２－２６）】

50歳代の年齢層で「入る」の割合が若干高く、30歳代の年齢層で「入らない」の割合が高い。また、「どちらとも言えない」の割合が高い。

【総合（図３－２－２７）】

男性、女性にかかわらず「入る」「入らない」の割合に差はない。また「どちらとも言えない」の割合が高い。

Q2-11　［横断歩道］の道路標示は見やすいと思いますか

【男性（図３－２－３１）】

全ての年齢層で「見やすい」の割合が高い。また、20歳未満を除き、年齢層が高いほど割合は高い。

【女性（図３－２－３２）】

男性同様、全ての年齢層で「見やすい」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合が高い。

【総合（図３－２－３３）】

男性、女性にかかわらず「見やすい」の割合が高い。

Q16　［自転車横断帯］の標示を知っていますか

【男性（図３－１－４６）】

全ての年齢層で「知っている」の割合が高い。また、20歳未満、70歳以上の若年齢層、高年齢層の割合が他の年齢層に比べ低い。

【女性（図３－１－４７）】

60歳代を除く年齢層で「知っている」の割合が70％以上と高い。

【総合（図３－１－４８）】

男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が非常に高い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－３４）】

全ての年齢層で「知っている」の割合が80％以上と非常に高い。

【女性（図３－２－３５）】

男性同様、全ての年齢層で「知っている」の割合が約75％以上と非常に高い。

【総合（図３－２－３６）】

男性、女性とも「知っている」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q1-17　［自転車横断帯］の標示は必要であると思いますか

【男性（図３－１－４９）】
20歳未満を除く年齢層で「必要である」の割合が高い。また、20歳未満～30歳代の割合より40歳代～70歳以上の割合が高い。
【女性（図３－１－５０）】
20歳未満、60歳代を除く年齢層で「必要である」の割合が高い。
【総合（図３－２－５１）】
男性、女性にかかわらず、「必要である」の割合が高い。また、男女差も認められ、「必要でない」の割合は女性が高い。

Q2-13　［自転車横断帯］の道路標示は分かりやすいと思いますか
【男性（図３－２－３７）】
全ての年齢層で「分かりにくい」の割合が高い。
【女性（図３－２－３８）】
20歳未満を除く年齢層で「分かりにくい」の割合が高い。
【総合（図３－２－３９）】
男性、女性にかかわらず、「分かりにくい」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q18　［駐停車禁止］［駐車禁止］の標示を知っていますか
【男性（図３－１－５２）】
全ての年齢層で「知っている」の割合が高い。また、20歳代～70歳以上の割合が90％前後と高いのに対して、20歳未満の若年齢層の割合は低い。
【女性（図３－１－５３）】
男性同様、全ての年齢層で「知っている」の割合が高い。また、20歳代～70歳以上の割合が75％以上と高いのに対して、20歳未満の若年齢層の割合は低い。
【総合（図３－１－５４）】
男性、女性にかかわらず、「知っている」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

神奈川県警のアンケート結果では、
【男性（図３－１－４０）】
全ての年齢層で「知っている」の割合が85％以上と非常に高い。
【女性（図３－２－４１）】
男性同様、全ての年齢層で「知っている」の割合が80％以上と非常に高い。また、20歳未満の若年齢層の割合は他の年齢層に比べ低い。
【総合（図３－２－４２）】
男性、女性にかかわらず、「知っている」の割合が非常に高い。

Q19　［路側帯］［駐停車禁止路側帯］［歩行者用路側帯］の標示を知っていますか
【男性（図３－１－５５）】

全ての年齢層で「知っている」の割合が70％以上と非常に高い。特に30歳代～60歳代の割合が高い。

【女性（図３－１－５６）】

20歳未満、60歳代を除く年齢層で「知っている」の割合が高い。

【総合（図３－１－５７）】

男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－４３）】

20歳未満を除く年齢層で「知っている」の割合が高い。

【女性（図３－２－４４）】

男性同様、20歳未満を除く年齢層で「知っている」の割合が高い。

【総合（図３－２－４５）】

男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q20　［車両通行帯］［車両通行区分］［専用通行帯］の標示を知っていますか

【男性（図３－１－５８）】

全ての年齢層で「知っている」の割合が約70％以上と非常に高い。

【女性（図３－１－５９）】

20歳代、40歳代、50歳代の年齢層で「知っている」の割合が高い。

【総合（図３－１－６０）】

男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－４６）】

全ての年齢層で「知っている」の割合が約70％以上と非常に高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【女性（図３－２－４７）】

20歳未満を除く年齢層で「知っている」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【総合（図３－２－４８）】

男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q1-21　［横断歩道又は自転車横断帯あり］の標示を知っていますか

【男性（図３－１－６１）】

全ての年齢層で「知っている」の割合が約70％以上と非常に高い。また、年齢層が高いほ

ど割合は高い。
【女性（図３－１－６２）】
男性同様、全ての年齢層で「知っている」の割合が高い。
【総合（図３－１－６３）】
男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q22　急カーブ等危険な場所に標示されている［減速標示］を知っていますか
【男性（図３－１－６４）】
70歳以上を除く年齢層で「知っている」の割合が非常に高いが、20歳未満、70歳以上の若年齢層、高年齢層の割合が他の年齢層に比べ低い。
【女性（図３－１－６５）】
全ての年齢層で「知っている」の割合が非常に高いが、20歳未満の若年齢層の割合が他の年齢層に比べ低く、60歳代の高年齢層の割合が他の年齢層に比べ高い。
【総合（図３－１－６６）】
男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

神奈川県警のアンケート結果では、
【男性（図３－２－４９）】
全ての年齢層で「知っている」の割合が約75％以上と非常に高い。特に40歳代～60歳代の中高年齢層の割合が高い。
【女性（図３－２－５０）】
男性同様、全ての年齢層で「知っている」の割合が70％以上と非常に高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。
【総合（図３－２－５１）】
男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が非常に高い。

Q23　裏通りの交差点に標示されている［交差点標示］を知っていますか
【男性（図３－１－６７）】
70歳以上を除く年齢層で「知っている」の割合が高い。また、70歳以上の高年齢層の割合は極端に低い。
【女性（図３－１－６８）】
40歳代、50歳代の年齢層で「知っている」の割合が高い。
【総合（図３－１－６９）】
男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

神奈川県警のアンケート結果では、
【男性（図３－２－５２）】

全ての年齢層で「知っている」の割合が高い。

【女性（図３－２－５３）】

20歳未満、20歳代を除く年齢層で「知っている」の割合が高い。

【総合（図３－２－５４）】

男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q24　［追い越しのためのはみ出し禁止標示］を知っていますか

【男性（図３－１－７０）】

70歳以上を除く年齢層で「知っている」の割合が非常に高いが、70歳以上の高年齢層の割合が他の年齢層に比べ低い。

【女性（図３－１－７１）】

全ての年齢層で「知っている」の割合が80％以上と非常に高い。

【総合（図３－１－７２）】

男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が非常に高い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－５５）】

全ての年齢層で「知っている」の割合が80％以上と非常に高い。特に20歳代、30歳代の年齢層の割合が高い。

【女性（図３－２－５６）】

男性同様、全ての年齢層で「知っている」の割合が80％以上と非常に高い。

【総合（図３－２－５７）】

男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が高い。

Q25　道路標示の種類が多すぎると思いますか

【男性（図３－１－７３）】

60歳代、70歳以上を除く年齢層で「多すぎる」の割合が若干高いのに対して、70歳以上の高年齢層の「多すぎない」の割合が高い。また、「どちらとも言えない」の割合が高い。

【女性（図３－１－７４）】

30歳代、60歳代を除く年齢層で「多すぎる」の割合が若干高い。また、「どちらとも言えない」の割合が高い。

【総合（図３－１－７５）】

男性、女性にかかわらず「多すぎる」の割合が高く、この傾向は男性に強いが、「どちらとも言えない」の割合が高い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－５８）】

全ての年齢層で「多い」の割合が高い。

【女性（図３－２－５９）】

男性同様、全ての年齢層で「多い」の割合が高い。
【総合（図３－２－６０）】
男性、女性にかかわらず「多い」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q26　道路標示は［白色］［黄色］２色以外の色を使う必要があると思いますか
【男性（図３－１－７６）】
20歳代、40歳代、50歳代の年齢層で「必要がない」の割合が若干高い。
【女性（図３－１－７７）】
20歳未満、60歳代を除く年齢層で「必要がない」の割合が高く、60歳代の高年齢層の「必要がある」の割合が高い。
【総合（図３－１－７８）】
男性、女性にかかわらず「必要がない」の割合が若干高い。また、男女差も認められ、「必要がある」の割合は男性に強い。

神奈川県警のアンケート結果では、
【男性（図３－２－６１）】
全ての年齢層で「必要がない」の割合が80％前後と非常に高い。
【女性（図３－２－６２）】
男性同様、全ての年齢層で「必要がない」の割合が85％と非常に高い。
【総合（図３－２－６３）】
男性、女性にかかわらず「必要がない」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は女性に強い。

Q27　道路標示は運転する上で必要であると思いますか
【男性（図３－１－７９）】
全ての年齢層で「必要である」の割合が非常に高い。また、20歳未満の若年齢層の割合が他の年齢層に比べて低い。
【女性（図３－１－８０）】
男性同様、全ての年齢層で「必要である」の割合が非常に高い。また、20歳未満の若年齢層の割合が他の年齢層に比べて低く、逆に60歳代の年齢層では他の年齢層に比べ非常に高い。
【総合（図３－１－８１）】
男性、女性にかかわらず「必要である」の割合が非常に高い。また、この傾向は男性に強い。

神奈川県警のアンケート結果では、
【男性（図３－２－６４）】
全ての年齢層で「必要である」の割合が90％前後と非常に高い。
【女性（図３－２－６５）】
男性同様、全ての年齢層で「必要である」の割合が90％前後と非常に高い。

【総合（図３－２－６６）】
男性、女性にかかわらず「必要である」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、「必要でない」の傾向は男性に強い。

Q1-28　道路標示が何時でも鮮明である事が必要であると思いますか
【男性（図３－１－８２）】
全ての年齢層で「必要である」の割合が80％以上と非常に高い。
【女性（図３－１－８３）】
男性同様、全ての年齢層で「必要である」の割合が非常に高い。
【総合（図３－１－８４）】
男性、女性にかかわらず「必要である」の割合が非常に高い。

Q2-23　運転する時に道路標示がはっきりしていると運転しやすいと思いますか
【男性（図３－２－６７）】
全ての年齢層で「思う」の割合が75％以上と非常に高い。また、年齢層が高いほど、割合は高い。
【女性（図３－２－６８）】
男性同様、全ての年齢層で「思う」の割合が80％以上と非常に高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。
【総合（図３－２－６９）】
男性、女性にかかわらず「思う」の割合が非常に高い。

Q1-29　運転をする時に道路標示に頼って運転しますか
【男性（図３－１－８５）】
全ての年齢層で「頼る」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。
【女性（図３－１－８６）】
男性同様、全ての年齢層で「頼る」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【総合（図３－１－８７）】
男性、女性にかかわらず「頼る」の割合が高い。

Q1-30　夜間の視認性を良くする為に道路標示は反射ビーズを使用していますが、このことを知っていますか
【男性（図３－１－８８）】
全ての年齢層で「知っている」の割合が高い。また、20歳未満の若年齢層の割合が他の年齢層に比べて低い。
【女性（図３－１－８９）】
20歳未満、40歳代を除く年齢層で「知っている」の割合が高く、年齢層が高いほど割合は高い。
【総合（図３－１－９０）】

男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が高い。また、男女差も認められた。

Q31　道路標示の夜間視認性をもっと良くする必要があると思いますか

【男性（図３－１－９１）】

全ての年齢層で「必要がある」の割合が高い。また、年齢層が高いほどの割合は高い。

【女性（図３－１－９２）】

男性同様、全ての年齢層で「必要がある」の割合が70％以上と非常に高い。

【総合（図３－１－９３）】

男性、女性にかかわらず「必要がある」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－７０）】

全ての年齢層で「必要がある」の割合が80％前後と非常に高い。

【女性（図３－２－７１）】

男性同様、全ての年齢層で「必要がある」の割合が80％前後と非常に高い。

【総合（図３－２－７２）】

男性、女性にかかわらず「必要がある」の割合が非常に高い。また、「必要がない」の割合は男性に強い。

Q32　夜間の雨天時にも道路標示が視認しやすいですか

【男性（図３－１－９４）】

全ての年齢層で「しにくい」の割合が高い。また、20歳未満の割合が他の年齢層に比べ低い。

【女性（図３－１－９５）】

男性同様、全ての年齢層で「しにくい」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【総合（図３－１－９６）】

男性、女性にかかわらず「しにくい」の割合が非常に高い。また、男女差も認められた。

神奈川県警のアンケート結果では、

【男性（図３－２－７３）】

全ての年齢層で「見えない」の割合が高いが、20歳未満の若年齢層の割合が低い。

【女性（図３－２－７４）】

20歳未満を除く年齢層で「見えない」の割合が高い。

【総合（図３－２－７５）】

男性、女性にかかわらず「見えない」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q1-33　道路標示が消えたり、薄れている場合運転時に不安を感じたことがありますか

【男性（図１－９７）】
全ての年齢層で「ある」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。
【女性（図１－９８）】
男性同様、全ての年齢層で「ある」の割合が高い。
【総合（図１－９９）】
男性、女性にかかわらず「ある」の割合が高い。

Q1-34　道路標示が視認しにくい為、運転に最も不安を感じたのはどのような場合ですか
【男性（図３－１－１００）】
全ての年齢層で「夜間雨天時」の割合が85％以上と非常に高い。また、20歳未満の若年齢層の「夜間雨天時」の割合が他の年齢層に比べて低く、逆に20歳代～50歳代の「夜間雨天時」の割合が他の年齢層に比べて高い。
【女性（図３－１－１０１）】
男性同様、全ての年齢層で「夜間雨天時」の割合が約85％以上と非常に高い。また、20歳未満の若年齢層の「夜間雨天時」の割合が他の年齢層に比べて低く、逆に60歳代高年齢層の「夜間雨天時」の割合が他の年齢層に比べて高い。
【総合（図３－１－１０２）】
男性、女性にかかわらず「夜間雨天時」の割合が非常に高い。

Q2-26　運転に不安を感じたのはどういう時ですか
【男性（図３－２－７６）】
全ての年齢層で「夜間雨天時」の割合が90％以上と非常に高い。
【女性（図３－２－７７）】
男性同様、全ての年齢層で「夜間雨天時」の割合が約90％以上と非常に高い。
【総合（図３－２－７８）】
男性、女性にかかわらず「夜間雨天時」の割合が非常に高い。

Q2-28　道路標示が薄く消えかかっている道路を走るときの運転時は何を感じますか
【男性（図３－２－８２）】
20歳未満を除く年齢層で「目標がないので不安である」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。
【女性（図３－２－８３）】
男性同様、20歳未満を除く年齢層で「目標がないので不安である」の割合が約70％以上と高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。
【総合（図３－２－８４）】
男性、女性にかかわらず「目標がないので不安である」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は女性に強い。

Q1-35　白色・黄色の道路標示の内で、どちらが夜間（雨天）に見やすいですか

【男性（図３－１－１０３）】
全ての年齢層で「白色の標示」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。
【女性（図３－１－１０４）】
60歳代を除く年齢層で「白色の標示」の割合が高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。
【総合（図３－１－１０５）】
男性、女性にかかわらず「白色の標示」の割合が高い。また、男女差も認められ、「黄色の標示」の割合の傾向は女性に強い。

Q2-27　［白色］及び［黄色］の道路標示で、どちらが夜間見えやすいですか
【男性（図３－２－７９）】
全ての年齢層で「白色の標示」の割合が高い。また、20歳未満、20歳代の若年齢層の割合が他の年齢層に比べ低い。
【女性（図３－２－８０）】
20歳未満を除く年齢層で「白色の標示」の割合が高い。
【総合（図３－２－８１）】
男性、女性にかかわらず「白色の標示」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

図3-1-1　Q01　運転中はどこを良く見て運転しますか
（男性　N＝２１５４）

図3-1-2　Q01　運転中はどこを良く見て運転しますか
（女性　N＝７５５）

図3-1-3　Q01　運転中はどこを良く見て運転しますか
（N＝２９０９）

図3-1-4　Q02　運転中は道路標示と道路標識とでは、どちらを優先してみますか（男性　N＝２１５４）

図3-2-1　Q01　運転中は道路標示と道路標識のうち、どちらを優先して見ますか（男性　N＝３０９４）

図3-1-5　Q02　運転中は道路標示と道路標識とでは、どちらを優先してみますか（女性　N＝７５５）

図3-2-2　Q01　運転中は道路標示と道路標識のうち、どちらを優先して見ますか（女性　N＝１３５２）

□1. 道路標示 □2. 道路標識 ■3. どちらとも言えない

図3-1-6 Q02 運転中は道路標示と道路標識とでは、どちらを優先してみますか（N＝２９０９）

□1. 見る □2. 見ない ■3. どちらとも言えない

図3-1-8 Q03 ２車線以上の広い道路では道路標示を見て運転しますか（女性 N＝７５５）

□1. 道路標示 □2. 道路標識 ■3. どちらとも言えない

図3-2-3 Q01 運転中は道路標示と道路標識のうち、どちらを優先して見ますか（N＝４４４８）

□1. よく見る □2. 気にしない ■3. どちらとも言えない

図3-2-5 Q02 片側２車線以上の広い道路では車線境界線等の道路標示を見て運転しますか（女性 N＝１３５２）

□1. 見る □2. 見ない ■3. どちらとも言えない

図3-1-7 Q03 ２車線以上の広い道路では道路標示を見て運転しますか（男性 N＝２１５４）

□1. 見る □2. 見ない ■3. どちらとも言えない

図3-1-9 Q03 ２車線以上の広い道路では道路標示を見て運転しますか（N＝２９０９）

□1. よく見る □2. 気にしない ■3. どちらとも言えない

図3-2-4 Q02 片側２車線以上の広い道路では車線境界線等の道路標示を見て運転しますか（男性 N＝３０９４）

□1. よく見る □2. 気にしない ■3. どちらとも言えない

図3-2-6 Q02 片側２車線以上の広い道路では車線境界線等の道路標示を見て運転しますか（N＝４４４６）

図3-1-10 Q04 2車線以上の広い道路では道路標示があると運転しやすいですか（男性 N＝2154）

図3-2-7 Q03 片側2車線以上の広い道路で道路標示があると運転はしやすいですか（男性 N＝3094）

図3-1-11 Q04 2車線以上の広い道路では道路標示があると運転しやすいですか（女性 N＝755）

図3-1-12 Q04 2車線以上の広い道路では道路標示があると運転しやすいですか（N＝2909）

図3-2-8 Q03 片側2車線以上の広い道路で道路標示があると運転はしやすいですか（女性 N＝1352）

図3-2-9 Q03 片側2車線以上の広い道路で道路標示があると運転はしやすいですか（N＝4446）

図3-1-13 Q05 2車線以上の広い道路では道路標示がないと運転が不安になりますか（男性 N＝2154）

図3-2-10 Q04 片側2車線以上の広い道路で車線境界線等の道路標示がないと運転に不安がありますか（男性 N＝3094）

図3-1-12 Q04 2車線以上の広い道路では道路標示があると運転しやすいですか（N＝2909）

図3-2-9 Q03 片側2車線以上の広い道路で道路標示があると運転はしやすいですか（N＝4446）

図3-1-13 Q05 2車線以上の広い道路では道路標示がないと運転が不安になりますか（男性 N＝2154）

図3-2-10 Q04 片側2車線以上の広い道路で車線境界線等の道路標示がないと運転に不安がありますか（男性 N＝3094）

図3-1-14 Q05 2車線以上の広い道路では道路標示がないと運転が不安になりますか（女性 N＝755）

図3-2-11 Q04 片側2車線以上の広い道路で車線境界線等の道路標示がないと運転に不安がありますか（女性 N＝1352）

□1．不安にならない □2．不安になる ■3．どちらとも言えない

図3-1-15　Q05　2車線以上の広い道路では道路標示がないと運転が不安になりますか（N＝2909）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-1-17　Q06　直線道路の運転中は運転側から見てどちら側の道路標示を見て運転しますか（女性　N＝755）

□1．不安がない □2．不安がある ■3．どちらとも言えない

図3-2-12　Q04　片側2車線以上の広い道路で車線境界線等の道路標示がないと運転に不安がありますか（N＝4446）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-2-14　Q05　直線道路の運転中はどの道路標示を見て運転しますか（女性　N＝1352）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-1-16　Q06　直線道路の運転中は運転側から見てどちら側の道路標示を見て運転しますか（男性　N＝2154）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-1-18　Q06　直線道路の運転中は運転側から見てどちら側の道路標示を見て運転しますか（N＝2909）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-2-13　Q05　直線道路の運転中はどの道路標示を見て運転しますか（男性　N＝3094）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-2-15　Q05　直線道路の運転中はどの道路標示を見て運転しますか（N＝4446）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-1-19　Q07　右急カーブ道路の運転中は運転側から見て
どの道路標示を見て運転しますか
（男性　N＝２１５４）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-2-16　Q06　右急カーブ道路の運転中はどの道路標示を
見て運転しますか（男性　N＝３０９４）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-1-20　Q07　右急カーブ道路の運転中は運転側から見て
どの道路標識を見て運転しますか
（女性　N＝７５５）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-2-17　Q06　右急カーブ道路の運転中はどの道路標示を
見て運転しますか（女性　N＝１３５２）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-1-21　Q07　右急カーブ道路の運転中は運転側から見て
どの道路標示を見て運転しますか
（N＝２９０９）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-2-18　Q06　右急カーブ道路の運転中はどの道路標示を
見て運転しますか（N＝４４４６）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-1-22　Q08　左急カーブ道路の運転中は運転側から見て
どの道路標示を見て運転しますか
（男性　N＝２１５４）

□1．中央側ライン □2．外側ライン ■3．どちらとも言えない

図3-2-19　Q07　左急カーブ道路の運転中はどの道路標示を
見て運転しますか（男性　N＝３０９４）

図3-1-23 Q08 左急カーブ道路の運転中は運転側から見てどの道路標示を見て運転しますか（女性 N＝755）

図3-2-20 Q07 左急カーブ道路の運転中はどの道路標示を見て運転しますか（女性 N＝1352）

図3-1-24 Q08 左急カーブ道路の運転中は運転側から見てどの道路標示を見て運転しますか（N＝2909）

図3-2-21 Q07 左急カーブ道路の運転中はどの道路標示を見て運転しますか（N＝4446）

図3-1-25 Q09 前方に［停止線］や［横断歩道］がある場合には注意して運転しますか（男性 N＝2154）

図3-2-22 Q08 前方に［停止線］［横断歩道］があった場合には減速しますか（男性 N＝3094）

図3-1-26 Q09 前方に［停止線］や［横断歩道］がある場合には注意して運転しますか（女性 N＝755）

図3-2-23 Q08 前方に［停止線］［横断歩道］があった場合には減速しますか（女性 N＝1352）

□1．運転する □2．運転しない ■3．どちらとも言えない

図3-1-27 Q09 前方に［停止線］や［横断歩道］がある場合には注意して運転しますか（N＝２９０９）

□1．する □2．しない ■3．どちらとも言えない

図3-1-29 Q10 ［一時停止］の場所では停止線（標示）の手前で一時停止しますか（女性 N＝７５５）

□1．する □2．しない ■3．どちらとも言えない

図3-2-24 Q08 前方に［停止線］［横断歩道］があった場合には減速しますか（N＝４４４６）

□1．する □2．しない ■3．どちらとも言えない

図3-2-29 Q10 ［一時停止］の場所で停止線（標示）の手前で一時停止しますか（女性 N＝１３５２）

□1．する □2．しない ■3．どちらとも言えない

図3-1-28 Q10 ［一時停止］の場所では停止線（標示）の手前で一時停止しますか（男性 N＝２１５４）

□1 する □2．しない ■3．どちらとも言えない

図3-1-30 Q10 ［一時停止］の場所では停止線（標示）の手前で一時停止をしますか（N＝２９０９）

□1．する □2．しない ■3．どちらとも言えない

図3-2-28 Q10 ［一時停止］の場所で停止線（標示）の手前で一時停止しますか（男性 N＝３０９４）

□1．する □2．しない ■3．どちらとも言えない

図3-2-30 Q10 ［一時停止］の場所で停止線（標示）の手前で一時停止しますか（N＝４４４６）

図3-1-31 Q11 通行区分のある道路で右折レーンへの進入の際には手前にあるゼブラ標示の上にのって入りますか（男性 N＝２１５４）

図3-1-33 Q11 通行区分のある道路で右折レーンへの進入の際には手前にあるゼブラ標示の上にのって入りますか（N＝２９０９）

図3-2-25 Q09 進路方向別通行区分のある道路で右折レーンへの進入の際に手前にあるゼブラ標示の上を走って右折レーンに入りますか（男性 N＝３０９４）

図3-2-27 Q09 進路方向別通行区分のある道路で右折レーンへの進入の際に手前にあるゼブラ標示の上を走って右折レーンに入りますか（N＝４４４６）

図3-1-32 Q11 通行区分のある道路で右折レーンへの進入の際には手前にあるゼブラ標示の上にのって入りますか（女性 N＝７５５）

図3-1-34 Q12 通行区分のある交差点手前で道路変更をする場合スムーズにできますか（男性 N＝２１５４）

図3-2-26 Q09 進路方向別通行区分のある道路で右折レーンへの進入の際に手前にあるゼブラ標示の上を走って右折レーンに入りますか（女性 N＝１３５２）

図3-1-35 Q12 通行区分のある交差点手前で道路変更をする場合スムーズにできますか（女性 N＝７５５）

□1. できる □2. できない ■3. どちらとも言えない

図3-1-36 Q12 通行区分のある交差点手前で進路変更をする場合スムーズにできますか（N＝2909）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-1-40 Q14 標識令が改正され、［横断歩道］の標示方法が変わったのを知っていますか（男性 N＝2154）

□1. 遅い方 □2. 普通 ■3. 遅い方

図3-1-37 Q13 普段運転されている場合は、速度の出し方はいかがでしょうか（男性 N＝2154）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-1-41 Q14 標識令が改正され、［横断歩道］の標示方法が変わったのを知っていますか（女性 N＝755）

□1. 遅い方 □2. 普通 ■3. 遅い方

図3-1-38 Q13 普段運転されている場合は、速度の出し方はいかがでしょうか（女性 N＝755）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-1-42 Q14 標識令が改正され、［横断歩道］の標示方法が変わったのを知っていますか（N＝2909）

□1. 遅い方 □2. 普通 ■3. 遅い方

図3-1-39 Q13 普段運転されている場合は、速度の出し方はいかがでしょうか（N＝2909）

図3-1-43 Q15 改正になった［横断歩道］の標示は見やすいと思いますか（男性 N＝2154）

図3-2-31 Q11 ［横断歩道］の道路標示は見やすいと思いますか（男性 N＝3094）

図3-1-44 Q15 改正になった［横断歩道］の標示は見やすいと思いますか（女性 N＝755）

図3-2-32 Q11 ［横断歩道］の道路標示は見やすいと思いますか（女性 N＝1352）

図3-1-45 Q15 改正になった［横断歩道］の標示は見やすいと思いますか（N＝2909）

図3-1-46 Q16 ［自転車横断帯］の標示を知っていますか（男性 N＝2154）

図3-2-33 Q11 ［横断歩道］の道路標示は見やすいと思いますか（N＝4446）

図3-2-34 Q12 ［自転車横断帯］の道路標示を知っていますか（男性 N＝3094）

図3-1-47 Q16 〔自転車横断帯〕の標示を知っていますか（女性 N＝755）

図3-1-49 Q17 〔自転車横断帯〕の標示は必要であると思いますか（男性 N＝2154）

図3-2-35 Q12 〔自転車横断帯〕の道路標示を知っていますか（女性 N＝1352）

図3-1-50 Q17 〔自転車横断帯〕の標示は必要であると思いますか（女性 N＝755）

図3-1-48 Q16 〔自転車横断帯〕の標示を知っていますか（N＝2909）

図3-1-51 Q17 〔自転車横断帯〕の標示は必要であると思いますか（N＝2909）

図3-2-36 Q12 〔自転車横断帯〕の道路標示を知っていますか（N＝4446）

図3-2-37 Q13 ［自転車横断帯］の道路標示は分かり易いと思いますか（男性 N＝3094）

図3-2-38 Q13 ［自転車横断帯］の道路標示は分かり易いと思いますか（女性 N＝1352）

図3-2-39 Q13 ［自転車横断帯］の道路標示は分かり易いと思いますか（N＝4446）

図3-1-52 Q18 ［駐停車禁止］［駐車禁止］の標示を知っていますか（男性 N＝2154）

図3-2-40 Q14 ［駐停車禁止］［駐車禁止］の道路標示を知っていますか（男性 N＝3094）

図3-1-53 Q18 ［駐停車禁止］［駐車禁止］の標示を知っていますか（女性 N＝755）

図3-2-41 Q14 ［駐停車禁止］［駐車禁止］の道路標示を知っていますか（女性 N＝1352）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-1-54 Q18 [駐停車禁止] [駐車禁止] の標示を知っていますか (N=2909)

□1. 知っている □2. 知らない

図3-1-56 Q19 [路側帯] [駐停車禁止路側帯] [歩行者用路側帯] の標示を知っていますか (女性 N=755)

□1. 知っている □2. 知らない

図3-2-42 Q14 [駐停車禁止] [駐車禁止] の道路標示を知っていますか (N=4446)

□1. 知っている □2. 知らない

図3-2-44 Q15 [路側帯] [駐停車禁止路側帯] [歩行者用路側帯] の道路標示を知っていますか (女性 N=1352)

□1. 知っている □2. 知らない

図3-1-55 Q19 [路側帯] [駐停車禁止路側帯] [歩行者用路側帯] の標示を知っていますか (男性 N=2154)

□1. 知っている □2. 知らない

図3-1-57 Q19 [路側帯] [駐停車禁止路側帯] [歩行者用路側帯] の標示を知っていますか (N=2909)

□1. 知っている □2. 知らない

図3-2-43 Q15 [路側帯] [駐停車禁止路側帯] [歩行者用路側帯] の道路標示を知っていますか (男性 N=3094)

□1. 知っている □2. 知らない

図3-2-45 Q15 [路側帯] [駐停車禁止路側帯] [歩行者用路側帯] の道路標示を知っていますか (N=4446)

□1. 知っている □2. 知らない

図3-1-58 Q20 ［車両通行帯］［車両通行区分］［専用通行帯］の標示を知っていますか（男性 N＝2154）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-1-60 Q20 ［車両通行帯］［車両通行区分］［専用通行帯］の標示を知っていますか（N＝2909）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-2-46 Q16 ［車両通行帯］［車両通行区分］［専用通行帯］の標示を知っていますか（男性 N＝3094）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-2-48 Q16 ［車両通行帯］［車両通行区分］［専用通行帯］の標示を知っていますか（N＝4446）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-1-59 Q20 ［車両通行帯］［車両通行区分］［専用通行帯］の標示を知っていますか（女性 N＝755）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-1-61 Q21 ［横断歩道又は自転車横断帯あり］の標示を知っていますか（男性 N＝2154）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-2-47 Q16 ［車両通行帯］［車両通行区分］［専用通行帯］の標示を知っていますか（女性 N＝1352）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-1-62 Q21 ［横断歩道又は自転車横断帯あり］の標示を知っていますか（女性 N＝755）

□1．知っている □2．知らない

図3-1-63　Q21　［横断歩道又は自転車横断帯あり］の標示を知っていますか（N＝２９０９）

□1．知っている □2．知らない

図3-1-65　Q22　急カーブ等危険な場所に標示されている［減速標示］を知っていますか（女性　N＝７５５）

□1．知っている □2．知らない

図3-1-64　Q22　急カーブ等危険な場所に標示されている［減速標示］を知っていますか（男性　N＝２１５４）

□1．知っている □2．知らない

図3-2-50　Q17　急カーブ等危険な場所に標示されている［減速標示］を知っていますか（女性　N＝１３５２）

□1．知っている □2．知らない

図3-2-49　Q17　急カーブ等危険な場所に標示されている［減速標示］を知っていますか（男性　N＝３０９４）

□1．知っている □2．知らない

図3-1-66　Q22　急カーブ等危険な場所に標示されている［減速標示］を知っていますか（N＝２９０９）

□1．知っている □2．知らない

図3-2-51　Q17　急カーブ等危険な場所に標示されている［減速標示］を知っていますか（N＝４４４６）

□1．知っている □2．知らない

図3-1-67　Q23　裏通りの交差点に標示されている［交差点標示］を知っていますか（男性　N＝2154）

□1．知っている □2．知らない

図3-1-69　Q23　裏通りの交差点に標示されている［交差点標示］を知っていますか（N＝2909）

□1．知っている □2．知らない

図3-2-52　Q18　裏通りの交差点に標示されている［交差点標示］を知っていますか（男性　N＝3094）

□1．知っている □2．知らない

図3-2-54　Q18　裏通りの交差点に標示されている［交差点標示］を知っていますか（N＝4446）

□1．知っている □2．知らない

図3-1-68　Q23　裏通りの交差点に標示されている［交差点標示］を知っていますか（女性　N＝755）

□1．知っている □2．知らない

図3-1-70　Q24　［追い越しのためのはみ出し禁止標示］を知っていますか（男性　N＝2154）

□1．知っている □2．知らない

図3-2-53　Q18　裏通りの交差点に標示されている［交差点標示］を知っていますか（女性　N＝1352）．

□1．知っている □2．知らない

図3-2-55　Q19　［追い越しのためのはみ出し禁止標示］を知っていますか（男性　N＝3094）

図3-1-71　Q24　［追い越しのためのはみ出し禁止標示］を知っていますか（女性　N＝755）

図3-1-73　Q25　道路標示の種類が多すぎると思いますか（男性　N＝2154）

図3-2-56　Q19　［追い越しのためのはみ出し禁止標示］を知っていますか（女性　N＝1352）

図3-2-58　Q20　道路標示の種類が多いと思いますか（男性　N＝3094）

図3-1-72　Q24　［追い越しのためのはみ出し禁止標示］を知っていますか（N＝2909）

図3-1-74　Q25　道路標示の種類が多すぎると思いますか（女性　N＝755）

図3-2-57　Q19　［追い越しのためのはみ出し禁止標示］を知っていますか（N＝4446）

図3-2-59　Q20　道路標示の種類が多いと思いますか（女性　N＝1352）

□1. 多すぎる □2. 多すぎない ■3. どちらとも言えない

図3-1-75 Q25 道路標示の種類が多すぎると思いますか
（N＝2909）

□1. 必要がある □2. 必要がない ■3. どちらとも言えない

図3-1-77 Q26 道路標示は［白色］［黄色］2色以外の色
を使う必要があると思いますか
（女性 N＝755）

□1. 多い □2. 多くない ■3. どちらとも言えない

図3-2-60 Q20 道路標示の種類が多いと思いますか
（N＝4446）

□1. 必要がある □2. 必要がない

図3-2-62 Q21 道路標示は［白色］［黄色］2色以外の色
を使用する必要がありますか
（女性 N＝1352）

□1. 必要がある □2. 必要がない ■3. どちらとも言えない

図3-1-76 Q26 道路標示は［白色］［黄色］2色以外の色
を使う必要があると思いますか
（男性 N＝2154）

□1. 必要がある □2. 必要がない ■3. どちらとも言えない

図3-1-78 Q26 道路標示は［白色］［黄色］2色以外の色
を使う必要があると思いますか
（N＝2909）

□1. 必要がある □2. 必要がない

図3-2-61 Q21 道路標示は［白色］［黄色］2色以外の色
を使用する必要がありますか
（男性 N＝3094）

□1. 必要がある □2. 必要がない

図3-2-63 Q21 道路標示は［白色］［黄色］2色以外の色
を使用する必要がありますか（N＝4446）

□1．必要である □2．必要でない ■3．どちらとも言えない

図3-1-79　Q27　道路標示は運転する上で必要あると思いますか（男性　N＝２１５４）

□1．必要である □2．必要でない ■3．どちらとも言えない

図3-1-81　Q27　道路標示は運転する上で必要あると思いますか（N＝２９０９）

□1．必要である □2．必要でない ■3．どちらとも言えない

図3-2-64　Q22　道路標示は運転上に必要と思いますか（男性　N＝３０９４）

□1．必要である □2．必要でない ■3．どちらとも言えない

図3-2-66　Q22　道路標示は運転上に必要と思いますか（N＝４４４６）

□1．必要である □2．必要でない ■3．どちらとも言えない

図3-1-80　Q27　道路標示は運転する上で必要あると思いますか（女性　N＝７５５）

□1．必要である □2．必要でない ■3．どちらとも言えない

図3-1-82　Q28　道路標示が何時でも鮮明である事が必要であると思いますか（男性　N＝２１５４）

□1．必要である □2．必要でない ■3．どちらとも言えない

図3-2-65　Q22　道路標示は運転上に必要と思いますか（女性　N＝１３５２）

□1．必要である □2．必要でない ■3．どちらとも言えない

図3-1-83　Q28　道路標示が何時でも鮮明である事が必要であると思いますか（女性　N＝７５５）

□1. 必要である □2. 必要でない ■3. どちらとも言えない

図3-1-84 Q28 道路標示が何時でも鮮明である事が必要であると思いますか（N＝２９０９）

□1. 頼る □2. 頼らない ■3. どちらとも言えない

図3-1-85 Q29 運転をする時に道路標示に頼って運転しますか（男性 N＝２１５４）

□1. 思う □2. 特に思わない ■3. どちらとも言えない

図3-2-67 Q23 運転する時に道路標示がはっきりしていると運転しやすいと思いますか（男性 N＝３０９４）

□1. 頼る □2. 頼らない ■3. どちらとも言えない

図3-1-86 Q29 運転をする時に道路標示に頼って運転しますか（女性 N＝７５５）

□1. 思う □2. 特に思わない ■3. どちらとも言えない

図3-2-68 Q23 運転する時に道路標示がはっきりしていると運転しやすいと思いますか（女性 N＝１３５２）

□1. 頼る □2. 頼らない ■3. どちらとも言えない

図3-1-87 Q29 運転をする時に道路標示に頼って運転しますか（N＝２９０９）

□1. 思う □2. 特に思わない ■3. どちらとも言えない

図3-2-69 Q23 運転する時に道路標示がはっきりしていると運転しやすいと思いますか（N＝４４４６）

□1．知っている □2．知らない

図3-1-88　Q30　夜間の視認性を良くする為に道路標示は反射ビーズを使用していますが、このこと知っていますか（男性　N＝２１５４）

□1．知っている □2．知らない

図3-1-89　Q30　夜間の視認性を良くする為に道路標示は反射ビーズを使用していますが、このこと知っていますか（女性　N＝７５５）

□1．知っている □2．知らない

図3-1-90　Q30　夜間の視認性を良くする為に道路標示は反射ビーズを使用していますが、このこと知っていますか（N＝２９０９）

□1．必要がある □2．必要がない ■3．どちらとも言えない

図3-1-91　Q31　道路標示の夜間視認性をもっと良くする必要があると思いますか（男性　N＝２１５４）

□1．必要がある □2．必要がない ■3．どちらとも言えない

図3-2-70　Q24　道路標示は夜間もっと見やすくする必要があると思いますか（男性　N＝３０９４）

□1　必要がある □2．必要がない ■3．どちらとも言えない

図3-1-92　Q31　道路標示の夜間視認性をもっと良くする必要があると思いますか（女性　N＝７５５）

□1．必要がある □2．必要がない ■3．どちらとも言えない

図3-2-71　Q24　道路標示は夜間もっと見やすくする必要があると思いますか（女性　N＝１３５２）

□1 必要がある □2. 必要がない ■3. どちらとも言えない

図3-1-93 Q31 道路標示の夜間視認性をもっと良くする必要があると思いますか（N＝２９０９）

□1. 必要がある □2. 必要がない ■3. どちらとも言えない

図3-2-72 Q24 道路標示は夜間もっと見やすくする必要があると思いますか（N＝４４４６）

□1. しやすい □2. しにくい ■3. どちらとも言えない

図3-1-94 Q32 夜間の雨天時にも道路標示が視認しやすいですか（男性 N＝２１５４）

□1. 見える □2. 見えない ■3. どちらとも言えない

図3-2-73 Q25 道路標示は夜間の雨天時によく見えると思いますか（男性 N＝３０９４）

□1. しやすい □2. しにくい ■3. どちらとも言えない

図3-1-95 Q32 夜間の雨天時にも道路標示が視認しやすいですか（女性 N＝７５５）

□1. 見える □2. 見えない ■3. どちらとも言えない

図3-2-74 Q25 道路標示は夜間の雨天時によく見えると思いますか（女性 N＝１３５２）

□1. しやすい □2. しにくい ■3. どちらとも言えない

図3-1-96 Q32 夜間の雨天時にも道路標示が視認しやすいですか（N＝２９０９）

□1. 見える □2. 見えない ■3. どちらとも言えない

図3-2-75 Q25 道路標示は夜間の雨天時によく見えると思いますか（N＝４４４６）

図3-1-97 Q33 道路標示が消えたり、薄れている場合運転時に不安を感じたことがありますか（男性 N＝2154）

図3-1-98 Q33 道路標示が消えたり、薄れている場合運転時に不安を感じたことがありますか（女性 N＝755）

図3-1-99 Q33 道路標示が消えたり、薄れている場合運転時に不安を感じたことがありますか（N＝2909）

図3-1-102 Q34 道路標示が視認しにくい為、運転に最も不安を感じたのはどのような場合ですか（N＝2909）

図3-1-100 Q34 道路標示が視認しにくい為、運転に最も不安を感じたのはどのような場合ですか（男性 N＝2154）

図3-1-101 Q34 道路標示が視認しにくい為、運転に最も不安を感じたのはどのような場合ですか（女性 N＝755）

図3-2-76 Q26 運転に不安を感じたのはどういう時ですか（男性 N＝3094）

図3-2-77 Q26 運転に不安を感じたのはどういう時ですか（女性 N＝1352）

□1. 夜間雨天時 □2. 夜間晴天時 ■3. 昼間雨天時
□4. 昼間晴天時 ■5. その他

図3-2-78 Q26 運転に不安を感じたのはどういう時ですか
（N＝4446）

□1. 目標がないので不安である □2. 別に気にならない ■3. その他

図3-2-84 Q28 道路標示が薄く消えかかっている道路を
走るときの運転時は何を感じますか
（N＝4446）

□1. 目標がないので不安である □2. 別に気にならない ■3. その他

図3-2-82 Q28 道路標示が薄く消えかかっている道路を
走るときの運転時は何を感じますか
（男性 N＝3094）

□1. 白色の標示 □2. 黄色の標示 ■3. どちらとも言えない

図3-1-103 Q35 白色・黄色の道路標示の内で、どちらが
夜間（雨天）に見やすいですか
（男性 N＝2154）

□1. 目標がないので不安である □2. 別に気にならない ■3. その他

図3-2-83 Q28 道路標示が薄く消えかかっている道路を
走るときの運転時は何を感じますか
（女性 N＝1352）

□1. 白色の標示 □2. 黄色の標示 ■3. どちらとも言えない

図3-1-104 Q35 白色・黄色の道路標示の内で、どちらが
夜間（雨天）に見やすいですか
（女性 N＝755）

□1. 白色の標示 □2. 黄色の標示 ■3. どちらとも言えない

図3-1-105 Q35 白色・黄色の道路標示の内で、どちらが夜間（雨天）に見やすいですか（N＝２９０９）

□1. 白色の標示 □2. 黄色の標示 ■3. どちらとも言えない

図3-2-81 Q27 ［白色］及び［黄色］の道路標示で、どちらが夜間見えやすいですか（N＝４４４６）

□1. 白色の標示 □2. 黄色の標示 ■3. どちらとも言えない

図3-2-79 Q27 ［白色］及び［黄色］の道路標示で、どちらが夜間見えやすいですか（男性 N＝３０９４）

□1. 白色の標示 □2. 黄色の標示 ■3. どちらとも言えない

図3-2-80 Q27 ［白色］及び［黄色］の道路標示で、どちらが夜間見えやすいですか（女性 N＝１３５２）

アンケート調査①（運転者）からは以下のことが言える。

Q01，Q02より、

運転者は、運転時は当然のことながら「周辺（前後左右）」から視覚情報を得ている。

また、「道路標示」よりやや「道路標識」を優先させて視認しているとの結果も得られたが、全体としてみると「道路標示」の割合も高く、重要且つ必要性の認識が十分あるとの結論を得た。また、総合的には「どちらとも言えない」の割合が高くなったが、これはどちらかを優先して利用しているといった性質のものではなく、時と場合、条件に応じて利用していることを示し、いずれも重要との意識が働いているといえる。

（図３－４－１、図３－４－２）

Q06，Q07、Q08より、

運転者は、

①直線道路運転中－中央側ライン

②右急カーブ道路運転中－中央側ライン

③左急カーブ道路運転中－外側ライン

を視認しながら運転する特性を示すことが明らかとなった。従って道路標示に際してのウェイト付けの位置についても、これらの点に配慮することも重要と考えられる。

（図３－４－３、図３－４－４、図３－４－５）

Q03、Q04、Q05、Q27、Q29より、

①道路標示を見て運転する。

②道路標示があると運転しやすい。

③道路標示がないと運転が不安になる。

④道路標示は運転する上で必要である。

⑤道路標示に頼って運転する。

といった運転者特性が認められた。これらの諸結果は、運転者は運転時には常に視覚を通して道路標示にガイドされており、また道路標示がある場合には運転しやすく、ない場合には運転に不安を感じる結果となることから、道路標示の効果（有効性、必要性）は高いことが明らかとなった。

（図３－４－６、図３－４－７、図３－４－８、図３－４－９、図３－４－１０）

Q09、Q10、Q13より、

前方に［停止線］や［横断歩道］がある場合には注意力を増やし、［一時停止］の場所で停止線（標示）がある場合には、その手前で一時停止をするという結果となったことからも、道路標示の効果が認められた。

また、運転者の多くが速度の出し方は「普通」であると感じている。

（図３－４－１１、図３－４－１２、図３－４－１３）

Q11、Q12より、

通行区分のある交差点手前では、進路変更をする場合にスムーズにできるという結果となったが、右折レーンへの進入の際には手前にあるゼブラ標示の上にのりやすいという結果が得られた。これより、中央ラインからのはみ出しの可能性があり、状況によっては対向車との衝突の危険性も考えられ、マナー等を含めた教育・指導を充実させるとともに、ゼブラ標示の更なる改善の必要もあろう。

（図３－４－１４、図３－４－１５）

Q25、Q28、Q33より、

①道路標示の種類が多すぎる。

②道路標示が何時でも鮮明である事が必要である。

③道路標示が消えたり、薄れている場合、運転時に不安を感じる。

などの結果より、道路標示の簡素化・合理化とともに、運転者の安全運転のための指標となっている道路標示をいつでも鮮明にしておくことが必要である。具体的な対策としては、道路標示の視認性、判読性の向上、整備等が挙げられる。

（図３－４－１６、図３－４－１７、図３－４－１８）

Q30、Q31、Q32、Q34より、

①夜間における道路標示の視認性をもっと良くする必要がある。

②夜間雨天時における道路標示が視認しにくい。

③夜間雨天時の運転に最も不安を感じる。

といった結果より、夜間運転時の視認性を上げるため、反射ビーズを使用しているにもかかわらず、夜間（特に夜間雨天時）における更なる視認性向上のための対策が早急に必要であると考えられる。

（図３－４－１９、図３－４－２０、図３－４－２１、図３－４－２２）

Q26、Q35より、

道路標示は［白色］［黄色］２色意以外の色を使う必要性はないと運転者は考えており、また、［黄色の標示］より［白色の標示］が特に夜間（雨天）時に見やすいという結果が得られたことから、白色の鮮明さが特に視認効果を挙げることが考えられる。他方、［黄色の標示］を効果的に使うことも必要であろう。

（図２－２３、図２－２４）

Q14、Q15、Q17より、

［横断歩道］の標示方法が変わったことについての知識は広く普及しており、有効に働くものと考えられ、その視認性についても「見やすい」という結果が得られたが「どちらとも言えない」の割合も高く、更なる改善をする必要もあろう。

また、［自転車横断帯］の必要性は高い。

（図３－４－２５、図３－４－２６、図３－４－２７）

Q16、Q18、Q19、Q20、Q21、Q22、Q23、Q24より、

［車両通行帯］［車両通行区分］［専用通行帯］［交差点標示］［追い越しのためのはみ出し禁止標示］などの道路標示の知識も広く普及し、その重要性は十分認識しているが、道路標示の種類の簡素化（使用する数を少なくする）や、特に夜間や雨天時におけるその視認性の向上や維持への要望が強いことが明らかになった。

（図３－４－２８、図３－４－２９、図３－４－３０
図３－４－３１、図３－４－３２、図３－４－３３
図３－４－３４、図３－４－３５）

図3-4-1
Q01 運転中はどこを良く見て運転しますか（N＝２９０９）

図3-4-3
Q06 直線道路の運転中は運転側から見てどちら側の道路標示を見て運転しますか（N＝２９０９）

図3-4-2
Q02 運転中は道路標示と道路標識とでは、どちらを優先してみますか（N＝２９０９）

図3-4-4
Q07 右急カーブ道路の運転中は運転側から見てどの道路標示を見て運転しますか（N＝２９０９）

図3-4-5
Q08　左急カーブ道路の運転中は運転側から見てどの道路標示を見て運転しますか（N＝２９０９）

図3-4-9
Q27　道路標示は運転する上で必要であると思いますか（N＝２９０９）

図3-4-6
Q03　２車線以上の広い道路では道路標示を見て運転しますか（N＝２９０９）

図3-4-10
Q29　運転する時に道路標示に頼って運転しますか（N＝２９０９）

図3-4-7
Q04　２車線以上の広い道路では道路標示があると運転しやすいですか（N＝２９０９）

図3-4-11
Q09　前方に［停止線］や［横断歩道］がある場合には注意して運転して運転しますか（N＝２９０９）

図3-4-8
Q05　２車線以上の広い道路では道路標示がないと運転が不安になりますか（N＝２９０９）

図3-4-12
Q10　［一時停止］の場所では停止線（標示）の手前で一時停止をしますか（N＝２９０９）

図3-4-13
Q13　普段運転されている場合は、速度の出し方はいかがでしょうか（N＝２９０９）

図3-4-14
Q11　通行区分のある道路で右折レーンへの進入の際には手前にあるゼブラ標示の上にのって入りますか（N＝２９０９）

図3-4-15
Q12　通行区分のある交差点手前で進路変更をする場合スムーズにできますか（N＝２９０９）

図3-4-18
Q33　道路標示が消えたり、薄れている場合運転時に不安を感じたことがありますか（N＝２９０９）

図3-4-16
Q25　道路標示の種類が多すぎると思いますか（N＝２９０９）

図3-4-17
Q28　道路標示が何時でも鮮明である事が必要であると思いますか（N＝２９０９）

図3-4-19
Q30　夜間の視認性を良くする為に道路標示は反射ビーズを使用していますが、このことを知っていますか（N＝２９０９）

図3-4-20
Q31　道路標示の夜間視認性をもっと良くする必要があると思いますか（N＝２９０９）

図3-4-21
Q32　夜間の雨天時にも道路標示が視認しやすいですか
（N＝２９０９）

図3-4-22
Q34　道路標示が視認しにくい為、運転に最も不安を感じたのはどのような場合ですか
（N＝２９０９）

図3-4-23
Q26　道路標示は［白色］［黄色］２色以外の色を使う必要があると思いますか（N＝２９０９）

図3-4-24
Q35　白色・黄色の道路標示の内で、どちらが夜間（雨天）に見やすいですか（N＝２９０９）

図3-4-25
Q14　標識令が改正され、［横断歩道］の標示方法が変わったのを知っていますか（N＝２９０９）

図3-4-26
Q15　改正になった［横断歩道］の標示は見やすいと思いますか（N＝２９０９）

図3-4-27
Q17　［自転車横断帯］の標示は必要であると思いますか（N＝２９０９）

図3-4-28
Q16　［自転車横断帯］の標示を知っていますか（N＝２９０９）

図3-4-29
Q18　［駐停車禁止］［駐車禁止］の標示を知っていますか（N＝２９０９）

図3-4-30
Q19　［路側帯］［駐停車禁止路側帯］［歩行者用路側帯］の標示を知っていますか（N＝２９０９）

図3-4-31
Q20　［車両通行帯］［車両通行区分］［専用通行帯］の標示を知っていますか（N＝２９０９）

図3-4-32
Q21　［横断歩道又は自転車横断帯あり］の標示を知っていますか（N＝２９０９）

図3-4-33
Q22　急カーブ等危険な場所に標示されている［減速標示］を知っていますか（N＝２９０９）

図3-4-34
Q23　裏通りの交差点に標示されている［交差点標示］を知っていますか（N＝２９０９）

図3-4-35
Q24　［追い越しのためのはみ出し禁止標示］を知っていますか（N＝２９０９）

アンケート調査②（運転者）からは以下のことが言える。

Q01より、

「道路標示」より「道路標識」を優先しているとの結果が得られたが、他方、「道路標示」利用の割合も高く、必要性が十分認められ、回答全数から考察すると「どちらとも言えない」の割合が高いことから、利用する場合どちらを優先しているといった意識は運転時には働いていないといえる。

（図３－５－１）

Q05、Q06、Q07より、

運転者は下記の運転諸条件下では、

①直線道路運転中－中央側ライン

②右急カーブ道路運転中－中央側ライン

③左カーブ道路運転中－外側ライン

を見て運転をする特性を示すことが明らかとなった

（図３－５－２、図３－５－３、図３－５－４）

Q02、Q03、Q04、Q22より、

運転者は、

①道路標示を見て運転する。

②道路標示があると運転しやすい。

③道路標示がないと運転が不安になる。

④道路標示は運転上に必要である。

ということが明らかとなったが、これより運転者は運転時には常に道路標示にガイドされており、また道路標示がある場合には運転しやすく、ない場合には不安を感じるという結果より、運転者にとって道路標示の利用効果（有効性、必要性）が高い。

（図３－５－５、図３－５－６、図３－５－７、図３－５－８）

Q08、Q10より、

運転者は、前方に［停止線］や［横断歩道］がある場合には減速をし、［一時停止］の場所では停止線（標示）の手前で一時停止をするという結果を示したが、これからみても、運転者が安全運転をするための道路標示のポジティブな効果が認められた。

（図３－５－９、図３－５－１０）

Q09、Q20、Q23、Q28より、

運転者にとって、

①道路標示の種類が多すぎる。

②道路標示が何時でも鮮明である事が必要である。

③道路標示が消えたり、薄れている場合、運転時に不安を感じる。

といった諸結果より、道路標示の簡素化・総合化を含めた改善、努力とともに、道路標示を常時鮮明にし、視認性を高くしておくことが必要且つ望ましいことが明らかになった。具体的な対策としては、道路標示の視認性、判読性の絶え間ざる向上、努力、保守等が挙げられよう。

また、統計的には有意差は認められなかったものの、右折レーンの進入の際には手前にあるゼブラ標示の上にのるといった割合が高い結果が得られていることから、中央ラインのはみ出し運転の可能性も伺え、対向車との衝突の危険性を無くす意味からも、ゼブラ標示の改善を含めて運転マナーの教育・指導をより一層充実させることが必要である。

（図３－５－１１、図３－５－１２、図３－５－１３、図３－５－１４）

Q24、Q25、Q26より、

運転者にとって、

①夜間視認性をもっと高くする必要がある。

②夜間雨天時の道路標示が視認しにくい。

③夜間雨天時の運転が最も不安である。

といった諸結果より、夜間における視認性向上への対策が早急に必要であると考えられ、特に夜間雨天時の道路標示の視認性低下防止のための対策が不可欠である。

（図３－５－１５、図３－５－１６、図３－５－１７）

Q21、Q27より、

道路標示は［白色］［黄色］の２色以外の色を使用する必要性は感じておらず、また、［黄色の標示］より［白色の標示］の方が夜間（雨天）に見やすいという結果を示したことから、白色の明度、彩度を常に高く保つように努力する必要があることと、［黄色の標示］を効果的に使うことも必要であろう。

（図３－５－１８、図３－５－１９）

Q11、Q13より、

［横断歩道］の道路標示は、運転者にとっても「見やすい」という結果を得たが、［自転車横断帯］の道路標示は「分かりにくい」といった結果を示した。従って、［自転車横断帯］の道路標示をより理解しやすい標示に改善する必要がある。

（図３－５－２０、図３－５－２１）

Q12、Q14、Q15、Q16、Q17、Q18、Q19より、

［自転車横断帯］［駐停車禁止］［駐車禁止］［路側帯］［駐停車禁止路側帯］［歩行者用路側帯］［減速標示］などの道路標示に関する知識も運転者に広く普及し、その重要性は十分認識しているが、前述のように普及をより高めるための教育・指導を行うことが望ましいことも明らかになった。

{図３－５－２２、図３－５－２３、図３－５－２４、図３－５－２５、図３－５－２６、図３－５－２７、図３－５－２８}

図3-5-1
Q01 運転中は道路標示と道路標識のうち、どちらを優先して見ますか（N＝４４４６）

図3-5-4
Q07 左急カーブ道路の運転中はどの道路標示を見て運転しますか（N＝４４４６）

図3-5-2
Q05 直線道路の運転中はどの道路標示を見て運転しますか（N＝４４４６）

図3-5-5
Q02 片側２車線以上の広い道路では車線境界線等の道路標示を見て運転しますか（N＝４４４６）

図3-5-3
Q06 右急カーブ道路の運転中はどの道路標示を見て運転しますか（N＝４４４６）

図3-5-6
Q03 片側２車線以上の広い道路で道路標示があると運転はしやすいですか（N＝４４４６）

図3-5-7
Q04　片側２車線以上の広い道路で車線境界線等の道路標示がないと運転に不安がありますか（N＝４４４６）

図3-5-8
Q22　道路標示は運転上に必要と思いますか（N＝４４４６）

図3-5-9
Q08　前方に［停止線］［横断歩道］があった場合には減速しますか（N＝４４４６）

図3-5-10
Q10　［一時停止］の場所で停止線（標示）の手前で一時停止をしますか（N＝４４４６）

図3-5-11
Q09　進路方向別通行区分のある道路で右折レーンへの進入の際に手前にあるゼブラ標示の上を走って右折レーンに入りますか（N＝４４４６）

図3-5-12
Q20　道路標示の種類が多いと思いますか（N＝４４４６）

図3-5-13
Q23　運転する時に道路標示がはっきりしていると運転しやすいと思いますか（N＝４４４６）

図3-5-14
Q28　道路標示が薄く消えかかっている道路を走るときの運転時は何を感じますか（N＝４４４６）

図3-5-15
Q24　道路標示は夜間もっと見やすくする必要があると思いますか（N＝4446）

図3-5-18
Q21　道路標示は［白色］［黄色］２色以外の色を使用する必要がありますか（N＝4446）

図3-5-16
Q25　道路標示は夜間の雨天時によく見えると思いますか（N＝4446）

図3-5-19
Q27　［白色］及び［黄色］の道路標示で、どちらが夜間見えやすいですか（N＝4446）

図3-5-17
Q26　運転に不安を感じたのはどういう時ですか（N＝4446）

図3-5-20
Q11　［横断歩道］の道路標示は見やすいと思いますか　（N＝4446）

図3-5-21
Q13　［自転車横断帯］の道路標示は分かり易いと思いますか（N＝4446）

図3-5-22
Q12 ［自転車横断帯］の道路標示を知っていますか（N＝４４４６）

図3-5-23
Q14 ［駐停車禁止］［駐車禁止］の道路標示を知っていますか（N＝４４４６）

図3-5-24
Q15 ［路側帯］［駐停車禁止路側帯］［歩行者用路側帯］の道路標示を知っていますか（N＝４４４６）

図3-5-25
Q16 ［車両通行帯］［車両通行区分］［専用通行帯］の標示を知っていますか（N＝４４４６）

図3-5-26
Q17 急カーブ等危険な場所に標示されている［減速標示］を知っていますか（N＝４４４６）

図3-5-27
Q18 裏通りの交差点に標示されている［交差点標示］を知っていますか（N＝４４４６）

図3-5-28
Q19 ［追い越しのためのはみ出し禁止標示］を知っていますか（N＝４４４６）

（２）歩行者用アンケートの回答結果

Q01　標識が改正され、［横断歩道］の標示方法が変わったのを知っていますか

【男性（図３－３－１）】

20歳代～60歳代の年齢層で「知っている」の割合が高いのが、小学未満、20歳未満、70歳未満の若年年齢層、高年齢層での「知っている」の割合は低い。

【女性（図３－３－２）】

30歳代、70歳以上の年齢層「知っている」の割合が低い。特に70歳以上の高年齢層の「知っている」の割合が極端に低い。

【総合（図３－３－３）】

男性においては「知っている」の割合が高い。また、総合的にみると、「知っている」の割合は高く、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q02　改正になった［横断歩道］の標示は見やすいと思いますか

【男性（図３－３－４）】

小学未満、20歳未満、70歳以上を除く年齢層で「見やすい」の割合が若干高いが、「どちらとも言えない」の割合が高い。

【女性（図３－３－５）】

20歳代、40歳～60歳代の年齢層の「見やすい」の割合が高い。また、「どちらとも言えない」の割合が高い。

【総合（図３－３－６）】

男性、女性にかかわらず「見やすい」の割合が若干高いが、「どちらとも言えない」の割合が高い。また、男女差も認められ、「見やすい」の割合は男性に強い。

Q03　改正後、［横断歩道］の標示で横断する場合、安全等に不安はありますか

【男性（図３－３－７）】

20歳代、40歳代、50歳代の年齢層で「ない」の割合が若干高い。また、「どちらとも言えない」の割合が高い。

【女性（図３－３－８）】

20歳代、60歳代の年齢層で「ない」の割合が若干高い。また、「どちらとも言えない」の割合が高い。

【総合（図３－３－９）】

男性、女性にかかわらず「ない」の割合が若干高いが、「どちらとも言えない」の割合が高い。また、男女差も認められ、「ない」の傾向は男性に強い。

Q04　［横断歩道］の標示が何時もはっきりしている方が安全であると思いますか

【男性（図３－３－１０）】

全ての年齢層で「思う」の割合が約70％以上と非常に高い。また、年齢層が高いほど割合は高い。

【女性（図３－３－１１）】
全ての年齢層で「思う」の割合が非常に高い。特に40歳代～70歳代以上の中高年齢層が「思う」の割合が高い。
【総合（図３－３－１２）】
男性、女性にかかわらず「思う」の割合が非常に高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q05　［横断歩道帯］［自転車横断帯］の標示を同一諸で別々にひいてありますが、分ける必要があると思いますか
【男性（図３－３－１３）】
30歳代～60歳代の年齢層で「必要がある」の割合が若干高い。
【女性（図３－３－１４）】
30歳代～60歳代の年齢層で「必要がある」の割合が若干高い。
【総合（図３－３－１５）】
男性、女性にかかわらず「必要がある」の割合が「必要がない」の割合に比べ若干高い。また、男女差も認められ、「必要がない」の傾向は男性に強い。

Q06　車道と歩道と区別のない所に［路側帯］の標示がありますが、知っていますか
【男性（図３－３－１６）】
小学未満、70歳以上を除く年齢層で「知っている」の割合が高い。また、小学未満、70歳以上の若年齢層、高年齢層の「知っている」の割合が他の年齢層に比べ低い。
【女性（図３－３－１７）】
20歳代～50歳代の年齢層で「知っている」の割合が高い。また、小学未満の若年齢層の「知らない」の割合が高い。
【総合（図３－３－１８）】
男性、女性にかかわらず「知っている」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q07　［路側帯］の標示がある所では、ない所より歩く際安全であると思いますか
【男性（図３－３－１９）】
小学未満を除く年齢層で「思う」の割合が高い。特に、50際代の割合が非常に高い。
【女性（図３－３－２０）】
小学未満、70歳以上を除く年齢層で「思う」の割合が高いのに対し、70際以上の高年齢層の割合は非常に低い。
【総合（図３－３－２１）】
男性、女性にかかわらず「思う」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は男性に強い。

Q08　［自転車の交差点進入禁止］の標示を知っていますか

【男性（図３－３－２２）】

20歳未満、20歳代の年齢層で「知らない」の割合が高い。

【女性（図３－３－２３）】

全ての年齢層で「知らない」の割合が非常に高い。

【総合（図３－３－２４）】

男性、女性にかかわらず「知らない」の割合が高い。また、男女差も認められ、この傾向は女性に強い。

Q09　［横断歩道］の標示がない所で道路を横断した事がありますか

【男性（図３－３－２５）】

全ての年齢層で「ある」の割合が80％以上と非常に高い。

【女性（図３－３－２６）】

70歳以上を除く年齢層で「ある」の割合が80％以上と非常に高い。

【総合（図３－３－２７）】

男性、女性にかかわらず「ある」の割合が非常に高い。

Q10　［横断歩道］の標示がない所で道路を横断すると危険であると思いますか

【男性（図３－３－２８）】

全ての年齢層で「思う」の割合が70％以上と非常に高い。また、小学未満の年齢層を除き、年齢層が高いほど割合は高い。

【女性（図３－３－２９）】

小学未満を除く年齢層で「思う」の割合が65％以上と高い。また、小学未満、20歳未満の若年齢層の「思う」の割合が他の年齢層に比べ低い。

【総合（図３－３－３０）】

男性、女性にかかわらず「思う」の割合が非常に高い。

図3-3-1 Q01 標識令が改正され、［横断歩道］の標示方法が変わったのを知っていますか（男性 N＝2573）

図3-3-2 Q01 標識令が改正され、［横断歩道］の標示方法が変わったのを知っていますか（女性 N＝1394）

図3-3-3 Q01 標識令が改正され、［横断歩道］の標示方法が変わったのを知っていますか（N＝3922）

図3-3-4 Q02 改正になった［横断歩道］の標示は見やすいと思いますか（男性 N＝2573）

図3-3-5 Q02 改正になった［横断歩道］の標示は見やすいと思いますか（女性 N＝1394）

図3-3-6 Q02 改正になった［横断歩道］の標示は見やすいと思いますか（N＝3922）

図3-3-7 Q03 改正後の［横断歩道］の標示で横断する場合、安全等に不安はありますか（男性 N＝2573）

図3-3-8 Q03 改正後の［横断歩道］の標示で横断する場合、安全等に不安はありますか（女性 N＝1394）

図3-3-9 Q03 改正後の［横断歩道］の標示で横断する場合、安全等に不安はありますか（N=3922）

図3-3-12 Q04 ［横断歩道］の標示が何時もはっきりしている方が安全であると思いますか（N＝3922）

図3-3-10 Q04 ［横断歩道］の標示が何時もはっきりしている方が安全であると思いますか（男性 N＝2573）

図3-3-11 Q04 ［横断歩道］の標示が何時もはっきりしている方が安全であると思いますか（女性 N＝1394）

図3-3-13 Q05［横断歩道］［自転車横断帯］の標示を同一場所で別々にひいてありますが、分ける必要があると思いますか（男性 N＝2573）

図3-3-14 Q05［横断歩道］［自転車横断帯］の標示を同一場所で別々にひいてありますが、分ける必要があると思いますか（女性 N＝1394）

□1. 必要がある □2. 必要がない ■3. どちらとも言えない

図3-3-15 Q05 ［横断歩道］［自転車横断帯］の標示を同一場所で別々にひいてありますが、分ける必要があると思いますか（N＝３９２２）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-3-16 Q06 車道と歩道と区分のない所に［路側帯］の標示がありますが、知っていますか（男性 N＝２５７３）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-3-17 Q06 車道と歩道と区分のない所に［路側帯］の標示がありますが、知っていますか（女性 N＝１３９４）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-3-18 Q06 車道と歩道と区分のない所に［路側帯］の標示がありますが、知っていますか（N＝３９２２）

□1. 思う □2. 思わない ■3. どちらとも言えない

図3-3-19 Q07 ［路側帯］の標示がある所では、ない所より歩く際安全であると思いますか（男性 N＝２５７３）

□1. 思う □2. 思わない ■3. どちらとも言えない

図3-3-20 Q07 ［路側帯］の標示がある所では、ない所より歩く際安全であると思いますか（女性 N＝１３９４）

□1. 思う □2. 思わない ■3. どちらとも言えない

図3-3-21 Q07 ［路側帯］の標示がある所では、ない所より歩く際安全であると思いますか（N＝３９２２）

□1. 知っている ▨2. 知らない

図3-3-22 Q08 ［自転車の交差点進入禁止］の標示を知っていますか（男性 N＝2573）

□1. 知っている ▨2. 知らない

図3-3-23 Q08 ［自転車の交差点進入禁止］の標示を知っていますか（女性 N＝1394）

□1. 知っている □2. 知らない

図3-3-24 Q08 ［自転車の交差点進入禁止］の標示を知っていますか（N＝3922）

□1. ある ▨2. ない

図3-3-25 Q09［横断歩道］の標示がない所で道路を横断した事がありますか（男性 N＝2573）

□1. ある ▨2. ない

図3-3-26 Q09 ［横断歩道］の標示がない所で道路を横断した事がありますか（女性 N＝1394）

□1. ある □2. ない

図3-3-27 Q09 ［横断歩道］の標示がない所で道路を横断した事がありますか（N＝3922）

□1. 思う ▨2. 思わない ■3. どちらとも言えない

図3-3-28 Q10 [横断歩道] の標示のない所で道路を横断すると危険であると思いますか
(男性 N=2573)

□1. 思う ▨2. 思わない ■3. どちらとも言えない

図3-3-29 Q10 [横断歩道] の標示のない所で道路を横断すると危険であると思いますか
(女性 N=1394)

□1. 思う □2. 思わない ■3. どちらとも言えない

図3-3-30 Q10 [横断歩道] の標示のない所で道路を横断すると危険であると思いますか
(N=3922)

アンケート結果①（歩行者）からは以下のことが言える。

Q01、Q02、Q03より、

［横断歩道］の標示方法が変わったことに関する知識の普及は広く、［横断歩道］の標示は「見やすい」、横断する場合、安全等に不安は「ない」というポジティブな結果が得られたが「どちらとも言えない」の割合も高く、更なる改善に努力する必要もあろう。

（図３－６－１、図３－６－２、図３－６－３）

Q04、Q07より、

①［横断歩道］の標示が何時もはっきりしている方が安全である。

②［路側帯］の標示がある所では、ない所より歩く際に安全である。

の結果から、道路標示設置のポジティブな効果が認められるが、別の視点より見れば、いつでも運転者と歩行者両方にとって見やすいように明瞭にしておく必要性があることを意味している。

（図３－６－４、図３－６－５）

Q09、Q10より、

歩行者は［横断歩道］の標示のない所で道路を横断すると危険であるとの認識は持っているにもかかわらず、過去に［横断歩道］の標示のない所を横断したことがあるという経験持つ者が多いという結果が得られた。これらの結果から、歩行者に対しても交通マナー等を含めた交通ルールを守ための教育・指導をより充実させる必要があることが明らかとなった。

（図３－６－６、図３－６－７）

Q06、Q08より、

歩行者に関しては、

①［路側帯］標示の知識は広く普及している。

②［自転車の交差点進入禁止］標示の知識は余り普及していない。

これらの結果より道路標示の内容を正しく理解させるため、より一層普及、教育活動を行うことが望ましく、特に自動車事故が多発化傾向を見せている現状もふまえて、自動車と関係する諸標示の理解、普及にも努力を払う必要があることが明らかとなった。

（図３－６－８、図３－６－９）

Q05より、

［横断歩道］と［自転車横断帯］は現状通り分けておく必要があるという結果となった。

（図３－６－１０）

図3-6-1
Q01　標識令が改正され、［横断歩道］の標示方法が変わったのを知っていますか（N＝３９２２）

図3-6-2
Q02　改正になった［横断歩道］の標示は見やすいと思いますか（N＝３９２２）

図3-6-3
Q03　改正後の［横断歩道］の標示で横断する場合、安全等に不安はありますか（N＝３９２２）

図3-6-4
Q04　［横断歩道］の標示が何時もはっきりしている方が安全であると思いますか（N＝３９２２）

図3-6-5
Q07　［路側帯］の標示がある所では、ない所より歩く際安全であると思いますか（N＝３９２２）

図3-6-6
Q09　［横断歩道］の標示がない所で道路を横断した事がありますか（N＝３９２２）

図3-6-7
Q10　［横断歩道］の標示のない所で道路を横断すると危険であると思いますか（N＝３９２２）

図3-6-8
Q06　車道と歩道と区別のない所に［路側帯］の標示がありますが、知っていますか（N＝３９２２）

図3-6-10
Q05　［横断歩道］［自転車横断帯］の標示を同一場所で別々にひいてありますが、分ける必要があると思いますか（N＝３９２２）

図3-6-9
Q08　［自転車の交差点進入禁止］の標示を知っていますか（N＝３９２２）

最後に今回の基礎データ収集、解析に際して御協力を賜った関係者機関に深甚の謝意を表するものである。

（３）有意差検定の結果

「＊＊」マークは、統計的にかなり高い確率で２つの間に差があることを示す。「＊」マークは、前者ほどではないにせよ、高い確率で２つの間に差があることを示す。具体的な確率は＊＊の所で９９％、＊マークの所で９５％である。「－」マークは２つの間に統計的な差はない。つまり、ほぼ同一と見なすことができる。

表３－７　カイ２乗値による検定結果
＜アンケート調査票①（運転者）＞

危険率１％　＊＊
危険率５％　＊

	年齢（男性）	年齢（女性）	性別（男女差）
運転者用			
Q01	＊＊	－	＊＊
Q02	－	－	－
Q03	＊＊	＊＊	－
Q04	＊＊	＊＊	－
Q05	＊＊	－	＊＊
Q06	－	－	－
Q07	－	－	－
Q08	－	－	－
Q09	＊＊	－	－
Q10	＊＊	＊＊	＊＊
Q11	＊＊	－	－
Q12	＊＊	－	＊＊
Q13	＊＊	＊＊	＊＊
Q14	＊＊	－	＊＊
Q15	＊＊	＊＊	＊＊
Q16	＊＊	－	－
Q17	＊＊	－	＊＊
Q18	＊＊	＊＊	＊＊
Q19	＊＊	＊	＊＊
Q20	＊＊	－	＊＊
Q21	＊	－	＊＊
Q22	＊＊	＊	＊
Q23	＊＊	＊	＊＊
Q24	＊＊	－	－
Q25	＊＊	＊	＊＊
Q26	－	＊	＊＊
Q27	＊＊	＊	－
Q28	－	－	－
Q29	＊＊	＊	－
Q30	＊＊	＊＊	＊＊
Q31	＊＊	－	＊
Q32	＊＊	＊＊	＊＊
Q33	＊＊	－	－
Q34	＊＊	＊	－
Q35	＊＊	＊	＊＊

表３－８　カイ２乗値による検定結果
＜アンケート調査票②（運転者）＞

危険率１％　＊＊
危険率５％　＊

	年齢（男性）	年齢（女性）	性別（男女差）
運転者用			
Q01	＊	＊＊	—
Q02	＊＊	＊＊	＊
Q03	＊＊	＊＊	＊
Q04	＊＊	＊＊	＊＊
Q05	＊＊	＊	—
Q06	＊＊	＊	—
Q07	＊＊	—	—
Q08	＊＊	＊	＊＊
Q09	＊＊	＊＊	—
Q10	＊＊	—	＊＊
Q11	＊＊	＊＊	—
Q12	＊＊	—	＊＊
Q13	＊＊	＊＊	＊
Q14	—	＊＊	—
Q15	＊＊	—	＊＊
Q16	＊＊	＊	＊＊
Q17	＊＊	＊	—
Q18	—	—	＊＊
Q19	＊＊	＊	—
Q20	＊＊	—	＊＊
Q21	—	—	＊＊
Q22	—	—	＊
Q23	＊＊	—	—
Q24	＊	—	—
Q25	＊＊	＊＊	＊
Q26	—	—	—
Q27	＊＊	—	＊＊
Q28	＊＊	＊	＊＊

表３－９　カイ２乗値による検定結果
＜アンケート調査票①（歩行者）＞

危険率１％　＊＊
危険率５％　＊

歩行者用	年齢（男性）	年齢（女性）	性別（男女差）
Q01	＊＊	＊	＊＊
Q02	＊＊	＊＊	＊＊
Q03	＊＊	＊＊	＊＊
Q04	＊＊	＊＊	＊＊
Q05	＊＊	＊＊	＊＊
Q06	＊＊	＊＊	＊＊
Q07	＊＊	＊＊	＊＊
Q08	＊＊	＊＊	＊＊
Q09	＊＊	＊＊	―
Q10	＊＊	＊＊	―

表３－１０　パーセントの差の検定
（アンケート調査票①、運転者用、男性）

危険率　５％　＊

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上	男性
Q01	＊	＊	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q02	－	＊	＊	＊	－	＊	－	＊
Q03	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q04	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q05	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q06	＊	＊	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q07	＊	＊	＊	＊	＊	－	－	＊
Q08	－	＊	＊	＊	＊	－	－	＊
Q09	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q10	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q11	＊	＊	＊	＊	－	－	－	＊
Q12	＊	＊	＊	＊	＊	－	－	＊
Q13								
Q14	－	＊	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q15	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q16	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q17	－	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q18	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q19	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q20	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q21	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q22	＊	＊	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q23	＊	＊	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q24	＊	＊	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q25	＊	＊	＊	＊	＊	－	－	＊
Q26	－	＊	－	＊	＊	－	－	＊
Q27	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q28	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q29	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q30	－	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q31	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q32	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q33	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q34								
Q35	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊

表３－１１　パーセントの差の検定
（アンケート調査票①、運転者用、女性）

危険率　５％　＊

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代		女性
Q01	＊	＊	＊	＊	＊	－		＊
Q02	－	＊	－	－	－	－		＊
Q03	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q04	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q05	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q06	－	＊	＊	＊	－	－		＊
Q07	－	＊	＊	＊	＊	－		＊
Q08	－	－	－	＊	－	－		＊
Q09	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q10	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q11	－	－	－	－	－	－		－
Q12	－	－	＊	＊	＊	－		＊
Q13								
Q14	－	－	－	－	－	－		－
Q15	－	－	－	－	－	－		＊
Q16	＊	＊	＊	＊	＊	－		＊
Q17	－	＊	＊	＊	＊	－		＊
Q18	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q19	－	＊	＊	＊	＊	－		＊
Q20	－	＊	－	＊	＊	－		＊
Q21	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q22	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q23	－	－	－	＊	＊	－		＊
Q24	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q25	＊	＊	－	＊	＊	－		＊
Q26	－	＊	＊	＊	＊	－		＊
Q27	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q28	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q29	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q30	－	＊	＊	－	＊	＊		＊
Q31	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q32	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q33	＊	＊	＊	＊	＊	＊		＊
Q34								
Q35	＊	＊	＊	＊	＊	－		＊

表３－１２　パーセントの差の検定
（アンケート調査票①、運転者用、総合）

危険率　５％　＊

	男性	女性	総合
Q01	＊	＊	＊
Q02	＊	＊	＊
Q03	＊	＊	＊
Q04	＊	＊	＊
Q05	＊	＊	＊
Q06	＊	＊	＊
Q07	＊	＊	＊
Q08	＊	－	＊
Q09	＊	＊	＊
Q10	＊	＊	＊
Q11	＊	－	＊
Q12	＊	＊	＊
Q13			
Q14	＊	－	＊
Q15	＊	＊	＊
Q16	＊	＊	＊
Q17	＊	＊	＊
Q18	＊	＊	＊
Q19	＊	＊	＊
Q20	＊	＊	＊
Q21	＊	＊	＊
Q22	＊	＊	＊
Q23	＊	＊	＊
Q24	＊	＊	＊
Q25	＊	＊	＊
Q26	＊	＊	＊
Q27	＊	＊	＊
Q28	＊	＊	＊
Q29	＊	＊	＊
Q30	＊	＊	＊
Q31	＊	＊	＊
Q32	＊	＊	＊
Q33	＊	＊	＊
Q34			
Q35	＊	＊	＊

表３－１３　パーセントの差の検定
（アンケート調査票①、運転者用、男女差）

危険率　５％　＊

	回答１	回答２
Q01	＊	＊
Q02	－	－
Q03	－	－
Q04	－	＊
Q05	＊	＊
Q06	－	－
Q07	－	－
Q08	－	－
Q09	－	－
Q10	＊	＊
Q11	－	＊
Q12	－	－
Q13		
Q14	＊	＊
Q15	＊	－
Q16	－	－
Q17	－	＊
Q18	＊	＊
Q19	＊	＊
Q20	＊	＊
Q21	＊	＊
Q22	＊	＊
Q23	＊	＊
Q24	－	－
Q25	＊	＊
Q26	＊	－
Q27	＊	－
Q28	－	－
Q29	－	－
Q30	－	－
Q31	＊	＊
Q32	－	－
Q33	－	－
Q34		
Q35	－	＊

表３－１４　パーセントの差の検定
（アンケート調査票②、運転者用、男性）

危険率　５％　＊

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	男性
Q01	—	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q02	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q03	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q04	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q05	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q06	—	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q07	＊	＊	＊	—	—	—	＊
Q08	—	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q09	—	＊	＊	—	—	—	—
Q10	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q11	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q12	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q13	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q14	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q15	—	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q16	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q17	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q18	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q19	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q20	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q21	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q22	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q23	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q24	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q25	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q26							
Q27	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q28	—	＊	＊	＊	＊	＊	＊

表３－１５　パーセントの差の検定
（アンケート調査票②、運転者用、女性）

危険率　５％　＊

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	女性
Q01	—	＊	＊	＊	—	—	＊
Q02	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q03	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q04	—	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q05	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q06	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q07	—	—	—	＊	—	—	＊
Q08	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q09	—	—	＊	—	＊	—	—
Q10	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q11	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q12	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q13	—	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q14	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q15	—	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q16	—	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q17	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q18	—	—	＊	＊	＊	＊	＊
Q19	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q20	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q21	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q22	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q23	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q24	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q25	—	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q26							
Q27	—	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q28	—	＊	＊	＊	＊	＊	＊

表３－１６　パーセントの差の検定
（アンケート調査票②、運転者用、総合）

危険率　５％　＊

	男性	女性	総合
Q01	＊	＊	＊
Q02	＊	＊	＊
Q03	＊	＊	＊
Q04	＊	＊	＊
Q05	＊	＊	＊
Q06	＊	＊	＊
Q07	＊	＊	＊
Q08	＊	＊	＊
Q09	－	－	－
Q10	＊	＊	＊
Q11	＊	＊	＊
Q12	＊	＊	＊
Q13	＊	＊	＊
Q14	＊	＊	＊
Q15	＊	＊	＊
Q16	＊	＊	＊
Q17	＊	＊	＊
Q18	＊	＊	＊
Q19	＊	＊	＊
Q20	＊	＊	＊
Q21	＊	＊	＊
Q22	＊	＊	＊
Q23	＊	＊	＊
Q24	＊	＊	＊
Q25	＊	＊	＊
Q26			
Q27	＊	＊	＊
Q28	＊	＊	＊

表３－１７　パーセントの差の検定
（アンケート調査票②、運転者用、男女差）

危険率　５％　＊

	回答１	回答２
Q01	—	—
Q02	—	＊
Q03	＊	—
Q04	＊	＊
Q05	—	—
Q06	—	—
Q07	—	—
Q08	＊	＊
Q09	—	—
Q10	＊	＊
Q11	—	—
Q12	＊	＊
Q13	＊	—
Q14	—	—
Q15	＊	＊
Q16	＊	＊
Q17	—	—
Q18	＊	＊
Q19	—	—
Q20	＊	—
Q21	＊	＊
Q22	—	＊
Q23	—	—
Q24	—	＊
Q25	—	＊
Q26		
Q27	＊	—
Q28	＊	＊

表３－１８　パーセントの差の検定
（アンケート調査票①、歩行者用、男性）

危険率　５％　＊

	小学未満	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上	男性
Q01	－	－	＊	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q02	－	－	＊	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q03	－	－	＊	－	＊	＊	－	－	＊
Q04	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q05	－	－	－	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q06	－	＊	＊	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q07	－	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q08	－	＊	＊	－	－	－	－	－	＊
Q09	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q10	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊

表３－１９　パーセントの差の検定
（アンケート調査票①、歩行者用、女性）

危険率　５％　＊

	小学未満	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上	女性
Q01	－	－	－	＊	－	－	－	＊	－
Q02	－	－	＊	－	＊	＊	＊	－	＊
Q03	－	－	＊	－	－	－	＊	－	＊
Q04	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q05	－	－	－	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q06	＊	－	＊	＊	＊	＊	－	－	＊
Q07	－	＊	＊	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q08	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊
Q09	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	－	＊
Q10	－	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊	＊

表３－２０　パーセントの差の検定
（アンケート調査票①、歩行者用、総合）

危険率　５％　＊

	男性	女性	総合
Q01	＊	－	＊
Q02	＊	＊	＊
Q03	＊	＊	＊
Q04	＊	＊	＊
Q05	＊	＊	＊
Q06	＊	＊	＊
Q07	＊	＊	＊
Q08	＊	＊	＊
Q09	＊	＊	＊
Q10	＊	＊	＊

表３－２１　パーセントの差の検定
（アンケート調査票①、歩行者用、男女差）

危険率　５％　＊

	回答１	回答２
Q01	＊	＊
Q02	＊	－
Q03	－	＊
Q04	＊	－
Q05	－	＊
Q06	＊	＊
Q07	＊	－
Q08	＊	＊
Q09	－	－
Q10	－	－

道路標示の有効性に関する調査研究
報告書（I）
―― 実地調査・アンケート調査結果 ――

平成８年４月 発行

発　　行　　社団法人　日本交通科学協議会
〒101 東京都千代田区三崎町２－10－11
写真製版会館５Ｆ
電　話　０３－３２６４－５４８１
ＦＡＸ　０３－３２６４－５４８２

編　　集　　社団法人　日本交通科学協議会
道路標示の有効性調査研究委員会

指　　導　　神奈川県警察本部　交通部交通規制課

調査資料提供　　神奈川県交通安全施設技術研究協議会