

道路改良會定款概要

目的 本會ハ汎ク道路改良ニ關スル方策ヲ講究シ道路ノ完備ヲ促進スルヲ以テ目的トスル社團法人トス

名稱 本會ハ社團法人道路改良會ト稱ス

事務所 本會ハ事務所ヲ東京市ニ置ク必要アルトキハ地方ニ支部ヲ設クルコトヲ得

事業 事務所東京市麹町區外櫻田町一番地内務省內

本會ハ第一條ノ目的ヲ達スル爲メ左ノ事業ヲ行フ

一、道路改良ニ關シ必要ナル事項ヲ調査研究スルコト

二、道路改良ニ關シ講演會、講習會、展覽會等ヲ開催スルコト

三、道路改良ニ關シ圖書ヲ刊行頒布スルコト

四、道路改良ニ關シ當局ノ諮問ニ應ジ又ハ關係當局ニ建議スルコト

五、前各號ノ外本會ノ目的ヲ達スル爲メ必要ナル事業

會員及會費 本會ノ會員ハ左ノ三種トス

一、通常會員

二、特別會員

三、名譽會員

通常會員ハ金貳百圓以上齎出スルモノトス

特別會員ハ本會ニ功勞アル者又ハ特殊ノ關係アル者ニシテ評議員會ニ於テ推薦スルモノトス
 名譽會員ハ特ニ本會ニ功勞アル者ニシテ評議員會ニ於テ推薦スルモノトス

贊助員 毎年金六圓ヲ納ムル者ヲ本會ノ贊助員トス

役員及顧問 本會ニ左ノ役員ヲ置ク

一、會長 一名

一、副會長 四名以內

一、理事 若干名

一、監事 若干名

一、評議員 若干名

本會ハ評議員會ノ決議ヲ經テ顧問ヲ推薦スルコトヲ得

評議員ハ會員總會ニ於テ之ヲ互選シ理事及監事ハ評議員會ニ於テ之ヲ互選ス

會長、副會長ハ理事中ヨリ之ヲ互選ス

會長 法學博士 水野鍊太郎

「道路の改良」附録

第八回道路職員講習會講演集 (十二)

道路改良會

交通整理 第三講

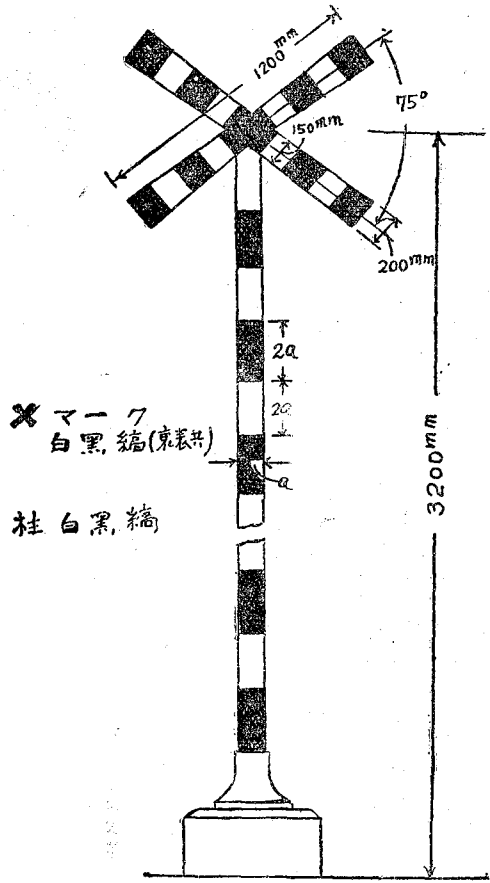
内務技師 佐藤利恭

八、交通標識

次に交通標識のお話を極く大體申上げて置きたいと思ひます。交通標識に付きましては、先程交通信號の色が非常に重大な意義を有つて居るといふことを申上げましたが、それと同様に交通の標識は色と形に非常に重きを置かなければならぬものと思ふのであります。それは實は既に第四回の國際道路會議に於きましても、世界的に交通標識の恰好なり色なりを決めようといふことになりまして、歐洲では大體其の結果に依りまして一致したものを使つて居る譯であります。日本ではまだそこまで行つて居ないのであります。併し内務省令第二十七號の標識は大體それに似寄つたものであります。同省令に定められた標識は一部であつて、實は内務省と致しましては、不足して居る標識を追加して定めたい其の機會に於て已定のものも多少變更したい考を有つて居るのであります。

さういふ意味から致しまして、實は茲で今日御覽に入れる標識は、内務省令で出て居る標識と多少異つて居るものもあ
ります。又それ以外のものも之に追加してありますが、要するに交通標識といふものは色と形に依つて、それが何を意味

するかを明瞭に通行者をして知悉せしめるものであることが一番大事な問題であります。同時にさういふ標識を全国的に統一する區々なものを使はず何處までも全国的に同じ恰好で、同じ色彩のものを使ふといふ事が非常に大事なのであり

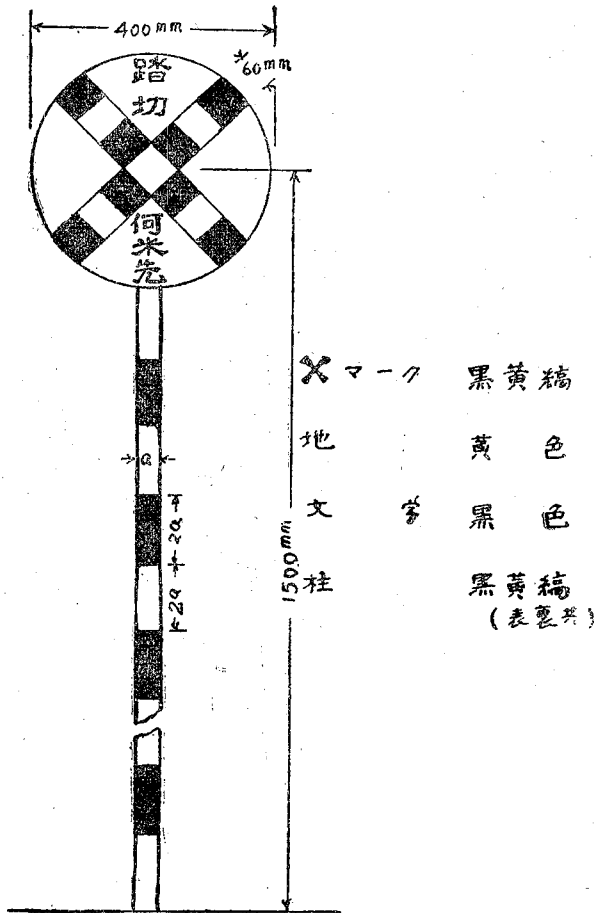


第 二 十 二 圖

(1) 踏切標識

(2) 踏切近し標識

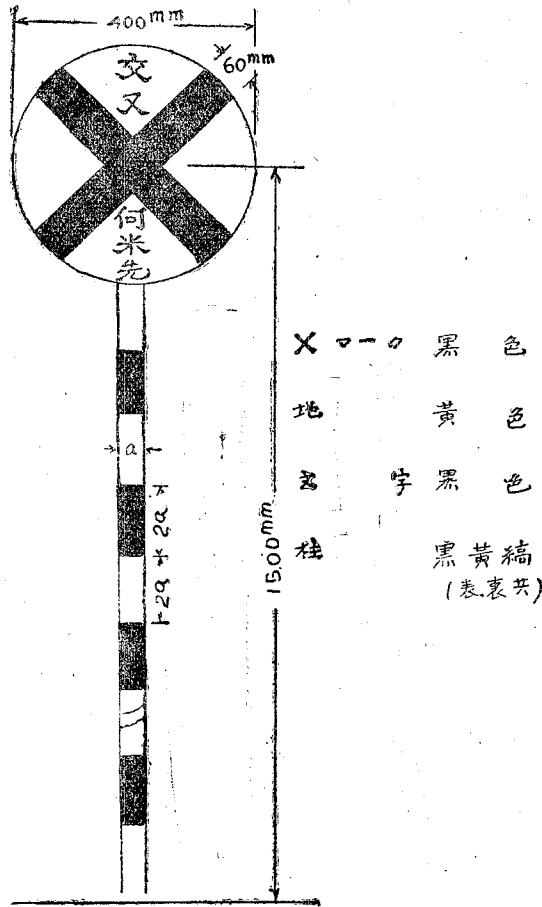
踏切に關する標識は最も大事でありますので色々研究致して見たのでありますが、踏切の標識に付きましては省令第二



第三十圖

十七號に定めたものは今日茲で示したものと著しく異なつて居る。又前掲の鐵道省の定めとは大同小異であります。本案を適當とした理由は大體次の三つの理由に基たものであります。

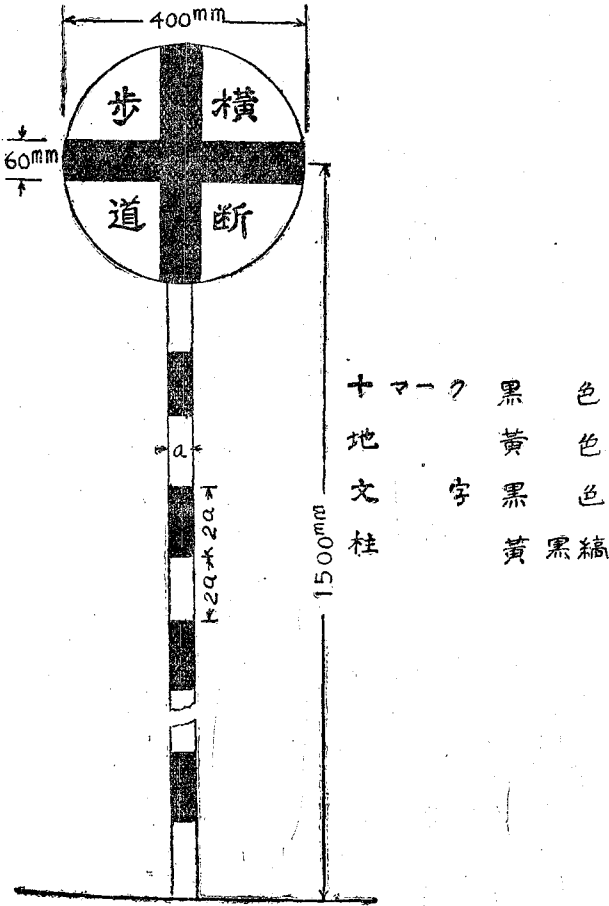
其の理由の一つは亞米利加では今日踏切の標識として此の形を使つて居るのであります。我國は亞米利加に交渉が最も密接でありますから亞米利加式を採用する方が便利であること理由の二は吾々は子供の時分から踏切の標識としては此の



第 二 十 四 圖

形に慣れて居る即ちその形を見れば踏切があることを直感する形である。併も萬國鐵道會議では此の標識を採用する議決になつて居り、日本の鐵道軌道は現今大部分此の形の標識を採用して居ること、理由の三は踏切の外道路の交叉換言すれ

は交通系の交叉するものの標準として總てX型を用ゐたいことの三つの理由で本案に改めたい希望を持つて居るのであります。何れ内務省に於ても各種標識の追加に關し調査研究するときには是非本案の採用を願つて所謂強制力のあるもの



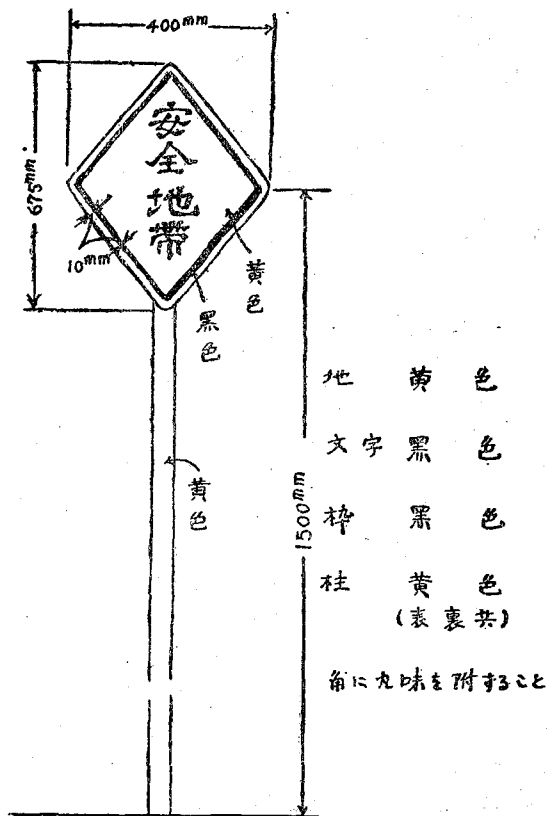
に致したいと考へて居ります。

(3) 交叉近し標識

附 録

第 二 十 五 圖

交叉道路も踏切と同様交通上危険の多い所であるから踏切の標識に似た形を圓の中に入れてのと定め危険な交叉道路が前方にあることを示すものであります。此の種の標識は省令第二十七號には定められて居りませぬが實際には已に使用さ

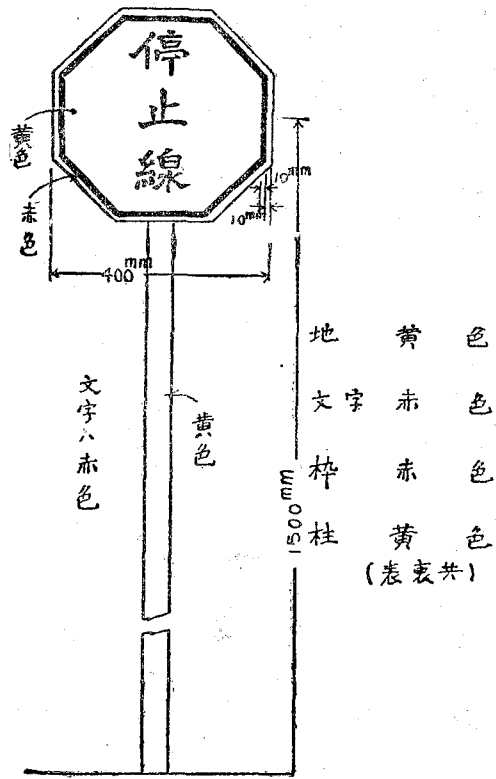


第 二 十 六 圖

れた所もあるのでは是非新たに制定する必要のあるものであります。

(4) 横断歩道標識

是は横斷歩道に用ふる標識でありますが一種の交叉道路であり又一種の踏切でありますので十字型で表はした方が宜からうといふので、之を横斷歩道に定めたのであります。之も亦省令第二十七號には缺けて居りますが現に都市内では盛に

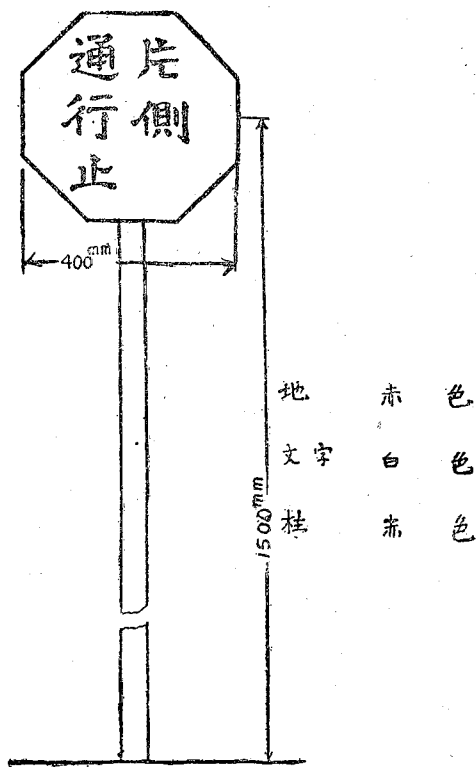


第 二 十 七 圖

使用されて居る標識であります。

(5) 安全地帯標識

安全地帯の標識は菱形に統一したのであります。菱形さへ建つて居れば彼處には安全地帯があるのだといふ意味を有たせたいのであります。黄色に黒文字を使ったのは實驗の結果何人にも最も明瞭に見得る彩色の配合であることが分つた

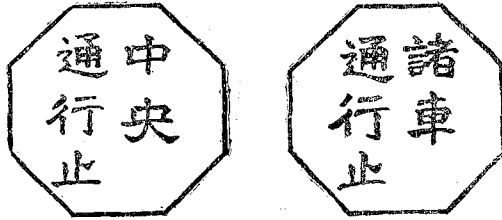


第二十八圖

からであります。之も亦省令第二十七號には缺けて居ります然し各都市に於て現に澤山使用された標識であります。

(6) 停止線標識

- (7) 通行止標識
- (8) 制限附通行止標識



地
文
柱

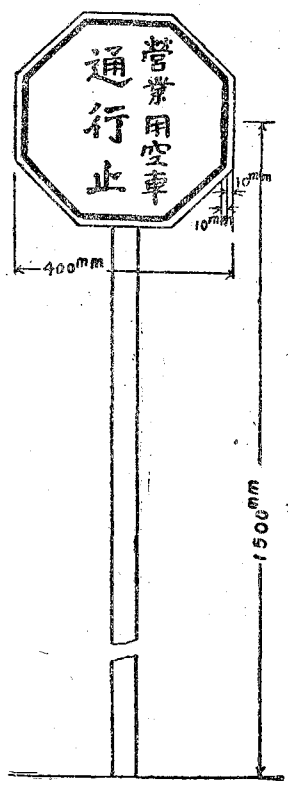
色
白
赤

第 二 十 九 圖

是等は全部八角形と定め且つ、赤色の縁を取つて居るのであります。赤色で危険を意味して居るのであります。赤字で書いたのは、黒字で書いた方が能く見えるのでありますが、併し前と同じでも變だといふ關係から、此方は赤字を使つ

たのであります。

通行を禁止若ば制限するものは總て八角形を使ふやうなことにしたのであります。之も亦省令第二十七號には缺けて居



地 文 字
文 梓 柱

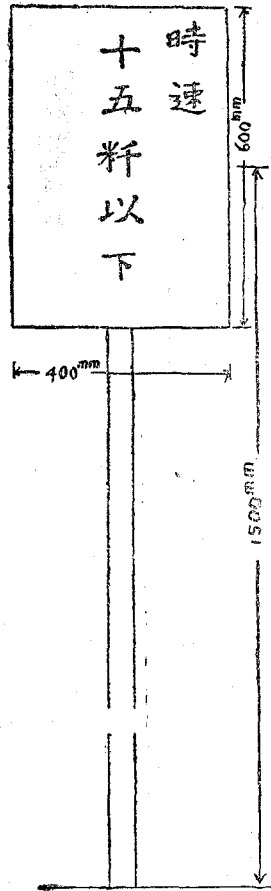
白 色
黒 赤 白
色 色 色

ります。

(9) 曲線標識及坂路標識其他

第 三 十 圖

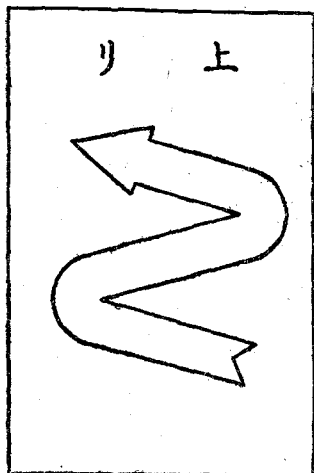
- a 屈曲部標識及坂路標識
- b 學校附近標識
- c 其他標識
- d 一方交通標識
- e 道路方向標識



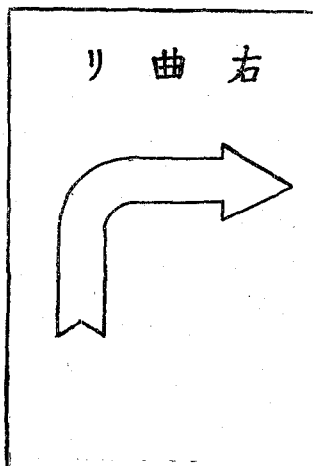
地文柱
 黒色
 白色
 黒色

第三十一圖

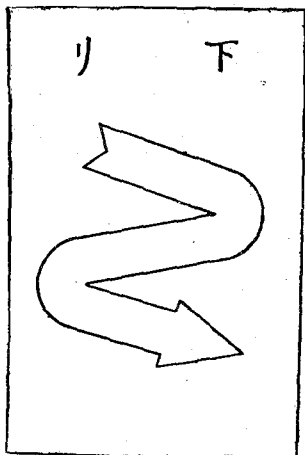
學校附近標識、坂路の標識、屈曲部標識、道路方向標識等は省令に定めてある通りであります。dの一方交通標識も亦標識として一定する必要がありますので今日一般に用ひられて居る形のものを採用したのであります。



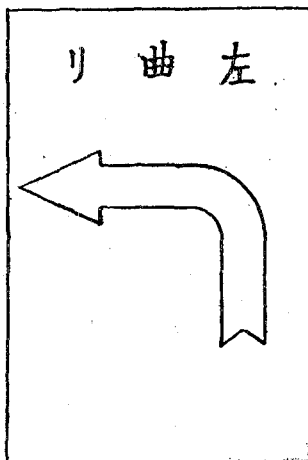
第三十三圖



第三十二圖



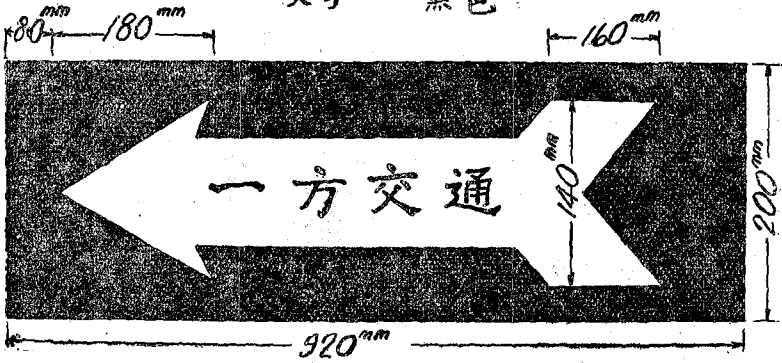
第三十五圖



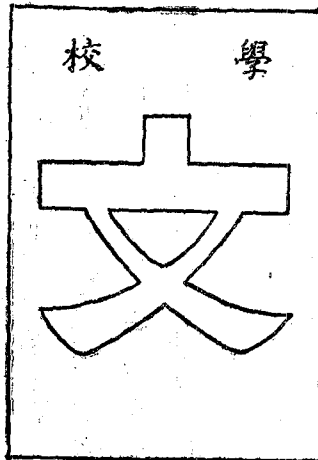
第三十四圖

附
錄

印地文字
白色
黑色



第 三 十 六 圖



第 三 十 七 圖

圖
二
七

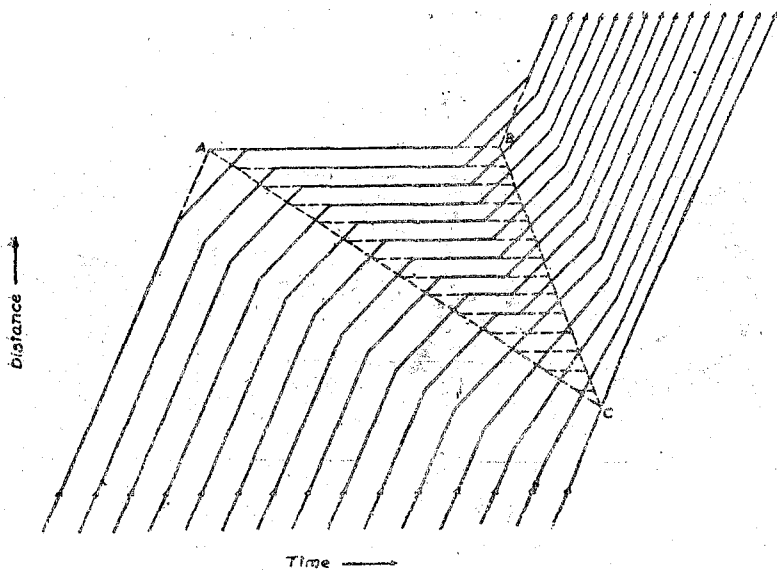
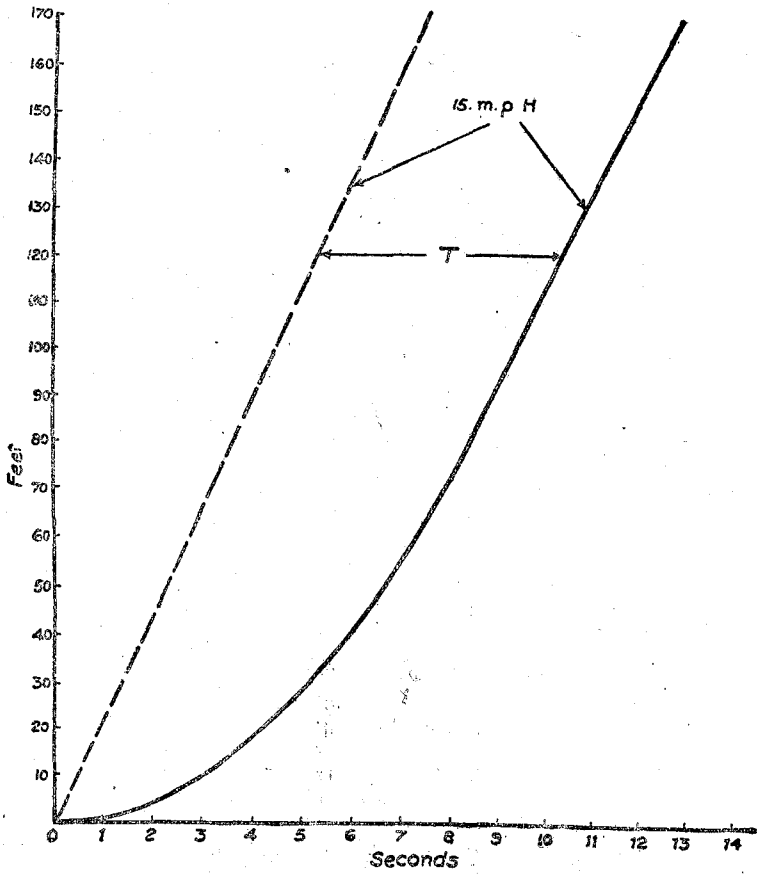


圖 八 十 三 第

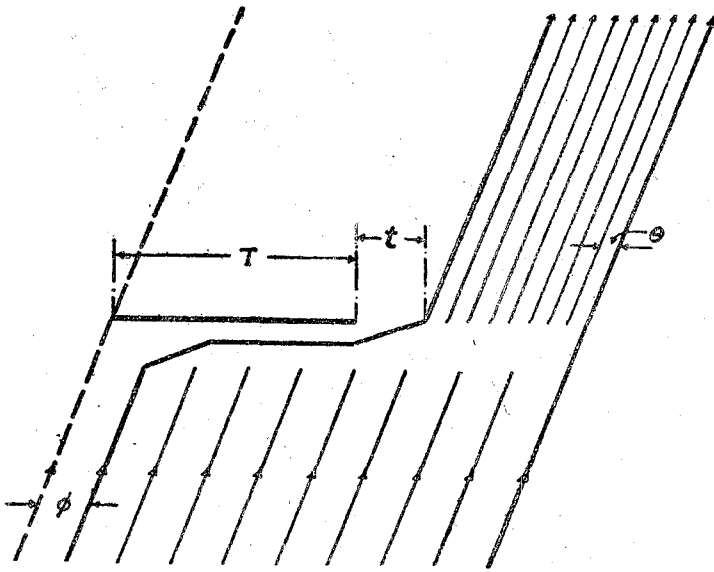
實は最近警視廳から出ました交通取締に關する標識を見ますと、多少是と異つたものがあるので、此點甚だ吾々としては遺憾であります。併し私共の研究したものは單に參考となるもので強制力がない關係上さういふ事になつたのであります。兎に角此の種の標識が其の形に於て或は又其の色彩に於て或は建植方法に於てまぢまぢになる事が交通保安上最も不都合の事でありますから、どうしても全國的に統制を取つて、同じ意味のものには同じ標識を使ふといふ事に進んで行かなければならぬと信するのであります。隨て將來適當の機會がありますならば、警視廳が定められた標識や斯ういふ標識其他の標識を採入れまして、全國的に最も合理的な、最も優美な交通標識といふものを作つて行きたいといふ氣持を有つて居ります。併し茲には暫定



第 三 十 九 圖

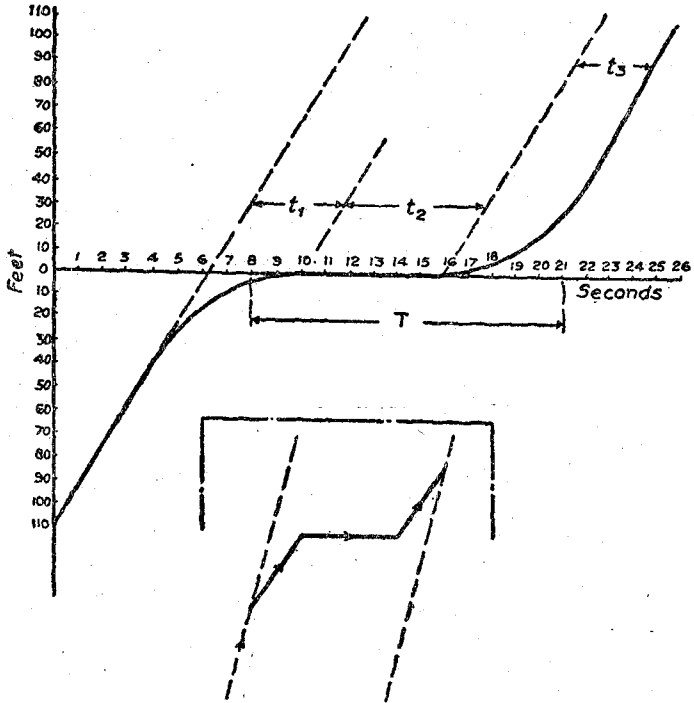
的に斯ういふやうなものを定めて見たのでありますから、皆さんに於かれても色々研究されまして、若し此點に付て尙ほ良いお考があれば、機會ある毎にお教を願ひたい。さういふやうにして成べく全國的に標識の統一を圖ることを考へて行かなければならぬと思つて居るのであります。

次に第三十八圖の圖面に付て説明を加へて置きたいと思ひま



第十圖

す。第三十八圖はどういふ意味かと申しますと列べて書いてある下の方の竝行線は、車が或るスピードで進んで行きまして、何か障害物があつて止らなければならぬといふ場合に、車がスピードを落して停止線まで行つたといふ事を示して居るのであります。其處へ行きますと車は更にスタートしなければならぬ。其處に相當の加速度を掛けて行きまして或る時間が経つと初めのスピードに歸つて來ることになりますから、其間どうしても交通の遲滯が起る。其次に來る車は今度は今の障害物——障害物といふのは例へば「止」のサイクルが二十秒であつたものが、其次の車に對しては十三秒、十二秒、十秒といふやうに段々少くなつて來ますから、斯ういふ曲線になつて來るのでありますが、A. B. C. を結んだ是だけの面積が車の遅延された全體の



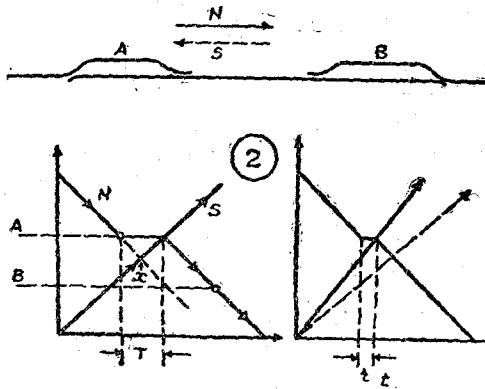
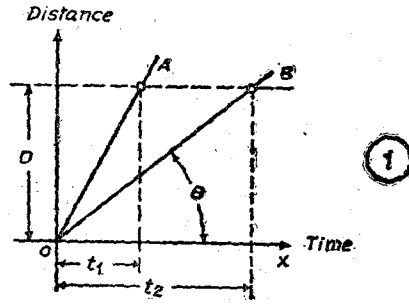
第 四 十 一 圖

時間といふ事になつて居るのであります。即ち此の三角形の面積が大きい程車輛交通の遲滞する時間が大なるので之に依て其の道路の經濟的損失を知ることが出来るのであります。

第三十九圖は今と同じく、障礙物がなければ車は點線で書いた直線に進んで行ける譯であります。若し零で障礙物がありました止まりますと加速度を掛けて元のスピードに達するのに T の時間を要するものとすれば實線の如く曲線となり即ち一度止められるとそれだけの時間の損失があることを示したのであります。

次に第四十圖は交通が斷續式整理

を受けT時間「止」のサイクルがありますと「止」の時間の直後に到達した車が一番遅滞して夫れから後に到達する車程遅滞時間が短かい事を示して居るのであります。



第四十二圖

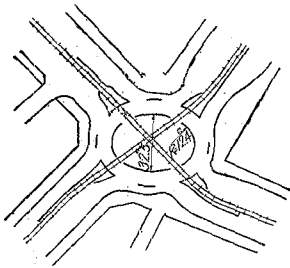
第四十一圖も同様な事を示して居るのであります。して、一番左のストレー・ラインを進行して來る車が、或る障碍物に出會ひますと、ブレーキを掛けて段々スピードを落して、或所まで行つてストップして或る時間が経つたスタートするといふ場合の時間の關係は、實線で書いたやうな關係に

なるのでありますから、 t_1 t_2 t_3 といふ三つが、障碍物の爲に遅滞する時間を表はす譯であります。

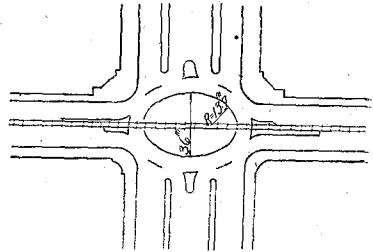
其次に第四十二圖の①の方は鐵道の運轉のダイヤ・グラフを書きます時に用ふるので、 t_1 といふ時間にD といふデイス

トラフィックサークル参考圖 (第四十三圖)

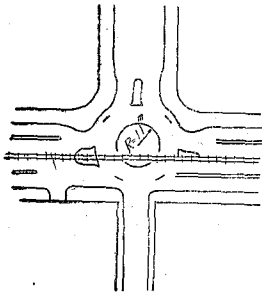
附
録



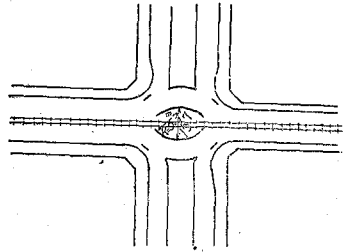
(1) 日比谷交又點



(2) 和田倉門停留場

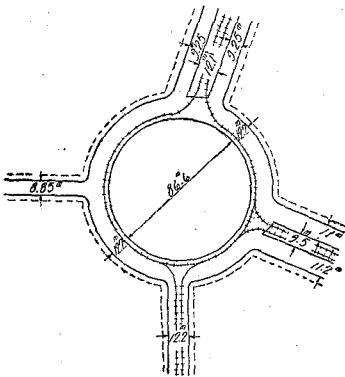


(3) 拓務省前

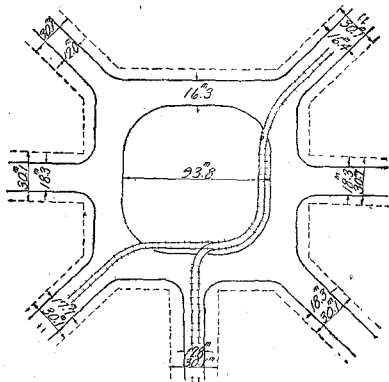


(4) 寶町三丁目

既設トラフィックサークル實例

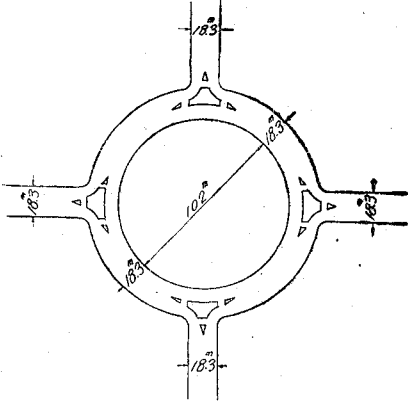


(5) LEE CIRCLE

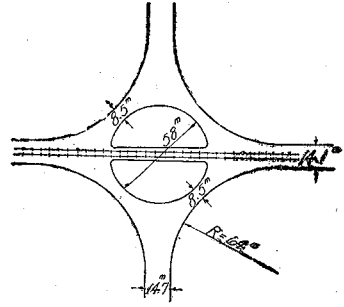


(6) NIAGARA SQUARE

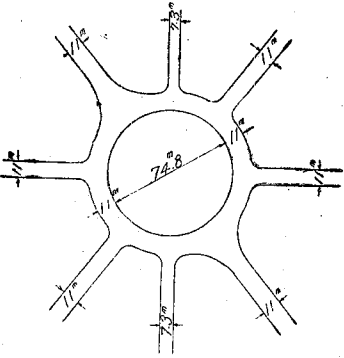
三三三



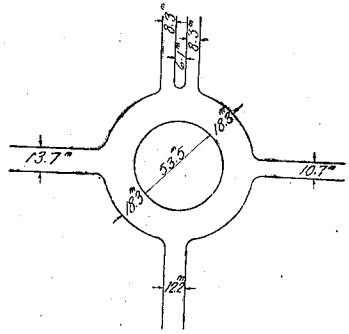
(7) MONUMENT PLACE



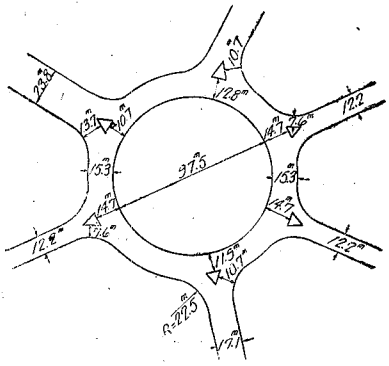
(8) LAURELHURST



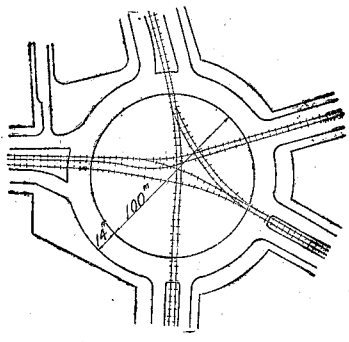
(9) CENTRAL PARK



(10) COLUMBIA ROAD CIRCLE



(11) KAIGHN AVE ROND POINT



(12) ALEXANDER PLATZ

タンスに行くものとすれば、さういふ場合の車のスピードはO Aといふ形になつて来る。所がちといふ時間にしますと。スピードは遅くなる。要するにθが大きくなればなるほどスピードは早くなるといふ關係を示したのであります。

②の方はNとθの二つの車が異つた方向からスタートした場合に、途中障害物に會つた場合のダイアグラムであります。

右の方の圖面の如くT時間を短くするそれにはθが大きくならなければならぬ。即ち一方の車はスピードアップしなければならぬ。即ちスピード・アップさへ適當に行くならば、車がお互に支障を來すことも少なくなつて交通が圓滑に行く例證を示したのであります。

次の第四十三圖は循環式交通整理の場合の設計圖を示して居ります。外國では此の場合中央島の半徑が相當大きいものが計畫されて居るやうでありますが、日本では先づ十五米以上の半徑であれば宜いのではないかといふやうな定め方に居ります。

次に表がありますが、第一表は歩道にある障害物が歩道の有效幅員を減ずる割合を示したもので數字で表しているのが面白い参考になると思ひます。例へば歩道に電柱が立つて居るとか、ポストが立つて居る場合に、有效幅員に對してどういふ悪い影響を有つかを表はす數字であります。エレヴェーターであるとか、花賣臺であるとか、色々支障が起つて來る數字を示して居ります。

第 1 表

歩道障害物の有効幅員を減ずる率（エンヂニア—1巻10號）

種 類	算定用數	%
エレベーター	142	52.9
花 賣 臺	14	41.5
商 品 放 置	42	37.2
自 轉 車	10	34.6
廣 告	46	27.5
花 立	41	26.2
消 火 栓	225	24.9
屑 箱	130	33.7
新 聞 賣	158	23.4
電 話	34	23.4
郵 便	111	33.4
電 柱	561	22.8
標 柱	70	21.7
靴 磨	18	20.3
自 動 警 報 器	33	18.3
駐 車 場 指 示 標	437	17.7
散 髪 屋 廣 告 柱	13	15.7

第二表は燈光信號のサイクルのところを申した。銀座四丁目の交叉點で現在用ひて居る信號に就て「進」「注意」「止」「注意」のサイクルの時間を示したものであります。午前と午後とで違つて居ります。

第 2 表

場 所	時 刻	午 前		午 後		午 前	
		4	6	8	10		12
銀 座 四 丁 目	現示	4	6	8	10	12	2
	「注進」	20"	26"	34"	20"	—	—
	「注意」	5"	6"	7"	5"	—	閃光
	「注進」	20"	22"	22"	20"	—	—
サイクルの長	「注意」	5"	6"	7"	5"	—	閃光
	「注進」	50"	60"	70"	50"	—	2"

第三表は實は鐵道と道路の交叉致します場合に、其の前視距離をどの程度に取つたり宜いかといふ事を定むる爲に東京附近に於ける踏切に就て調査致しました表であります。

第 3 表

場 所	總 度 (秒時)
(1) 東武鐵道環狀線踏切	上下 26.5
(2) 京成押上線環狀線踏切	上下 48.5 41.0

(3)	東武東船線環狀線踏切	下	22.6
(4)	京成四ツ木踏切 (大和マム)	上下	50.0
(5)	京成高砂踏切	上下	28.3
(6)	京成金町水戸街道踏切	下	41.5
(7)	京濱品川環踏切	上下	29.1
(8)	京濱府道踏切	上下	35.0
(9)	京濱羽田線國道踏切	上下	35.8
(10)	京濱蒲田新宿町踏切	上下	46.0
		急行	49.6
		上下	16.9
		上下	12.1
		上下	35.4

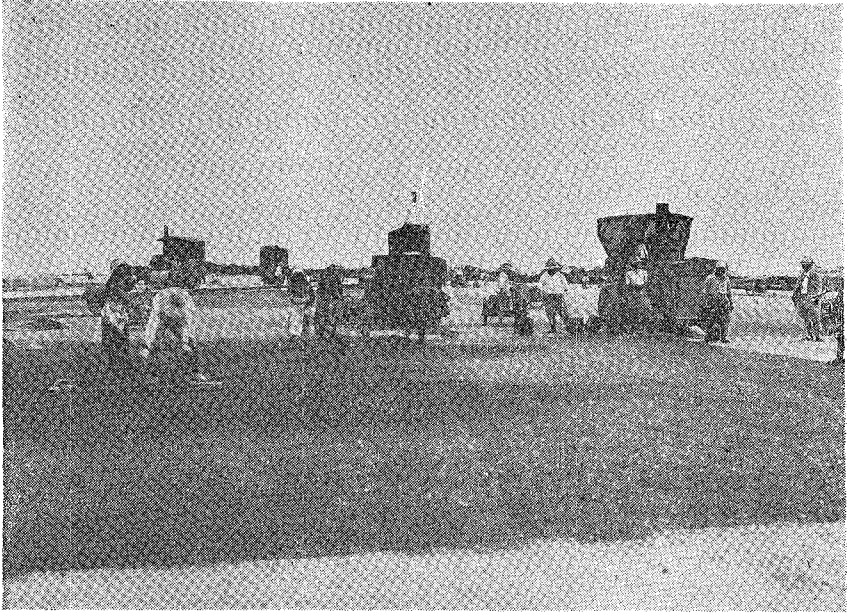
それから第四表は其の踏切の場所に於て、自動車踏切を通過するのにどういふ時間を要して居るかといふ事を調べて見たのであります。此表では自動車は大體一〇軒から一軒のスピードで通つて居るといふ事が分ります。斯ういふやうな實際の例から致しまして、列車のスピードと自動車のスピードから考へまして、どの位の前視距離があれば安全に通過し得るかといふ事が分ります。

第 4 表

観測 月日	天 候	踏 切	箇 所	鐵 軌 道 名	人家の 疎 密	踏切長 (米)	自動車通過時間 (秒)	平均自 動車通 過時間 (秒)	自動車平均 速 度	通過機 所 見 差								
(1)	6.1	曇	環	柴	線	東	武	片側密	11.30	5.0	5.2	5.0	—	5.06	11.66	7.25	有	片側 長

(2)	"	"	京	成	疎	8.40	4.0	4.2	4.2	4.0	4.10	11.82	7.36	有	片側 不良
(3)	"	雨	東	武	"	6.00	3.8	4.0	—	—	3.90	10.35	6.42	ナシ	不良
(4)	"	"	京	成	"	9.50	5.0	5.8	—	—	5.40	9.75	6.10	有	不良
(5)	"	曇	京	成	"	8.10	4.0	4.5	—	—	4.25	11.15	7.00	有	不良
(6)	"	"	京	成	"	7.00	4.0	4.0	—	—	4.00	10.80	6.80	有	良
(7)	6.2	"	品川警察署側	京	濱	8.50	4.5	4.6	—	—	4.55	10.80	6.80	有	片側 不良
(8)	"	"	府	道	密	8.50	4.5	4.2	—	—	4.35	11.20	7.00	有	不良
(9)	"	"	京濱園道	"	"	6.50	4.5	4.0	4.0	—	4.17	10.00	6.25	ナシ	不良
(10)	"	"	蒲田新宿	"	"	8.60	4.1	4.0	—	—	4.05	12.15	7.60	有	不良

以上申上げました事は別段耳新しいことは無かつたと思ひます。御清聴を煩しまして有難うございました。是で私の講演を終ります。(了)



館山航空隊飛行場舗装工事状況

營業科目

瀝青乳劑舗装工事請負
加熱式瀝青舗装工事請負
瀝青乳劑製造販賣

東洋舗装株式會社

東京市麴町區丸ノ内一丁目二番地仲二十八號館

電話丸ノ内三〇五九番

專務取締役 牛島航

同 橫濱工場

橫濱市神奈川區北幸町 電話本局二一六三番

昭和十年九月二十五日印

納本(毎月一回)

瀝青乳劑

スルマニチビ



營業種目

加熱式鋪裝
瀝青乳劑
ビチユマルス鋪裝
其他一般土木工事請負業

防混滲
水合透
用用用



日本ビチユマルス株式會社

東京市麹町區内二ノ丸八話電丸ノ内一六七四

七〇四・五一四二局本話電六三五町內堀區中市濱橫
 九七六一川櫻話電・五九町林小區正中市阪大 } 場 工
 六話電・四目丁一町本府山馬鮮朝
 ・市森青・市府別・市司門・市松高・市屋古名・市阪大 } 所張出
 市幌札