

路面標示における走行速度の変化

日本道路公団岡山管理事務所	正会員	松本 晃一
同 上	非会員	前村 寛之
同 上	非会員	早矢仕正尚

1. はじめに

JH 岡山管理事務所は、岡山県内の山陽自動車道及び岡山自動車道の一部区間を含わせて、総延長120kmの高速道路を管理している。

平成11年の日平均交通量は、山陽自動車道が約3万5千台、岡山自動車道が約8千台である。交通事故は613件、車両集中渋滞は17回発生している。交通事故の大半は速度超過が起因しており何らかの方法で速度を抑制することにより交通事故は減少するものと考えられる。また、同様に車両集中渋滞は速度低下が起因しているため速度を上昇させることにより車両集中渋滞も減少するものと考えられる。

今回対策の一環として、それぞれに形状の異なった楕型路面標示を施工した。

本文は、楕型路面標示施工前後の走行速度の変化、交通事故及び渋滞状況により効果検証を行ったものである。

2. 施工概要

楕型路面標示の効果として、一般的に導流型（前方閉塞型、ハの字）は速度上昇の抑制効果が、整流型（前方開放型、逆ハの字）は速度低下の抑制効果があると言われており、また走行車両を車線中央に誘導する事による走行環境の改善により、安心感の確保と事故防止が期待できるため下記3箇所に楕型路面標示を施工した。

1) 導流型

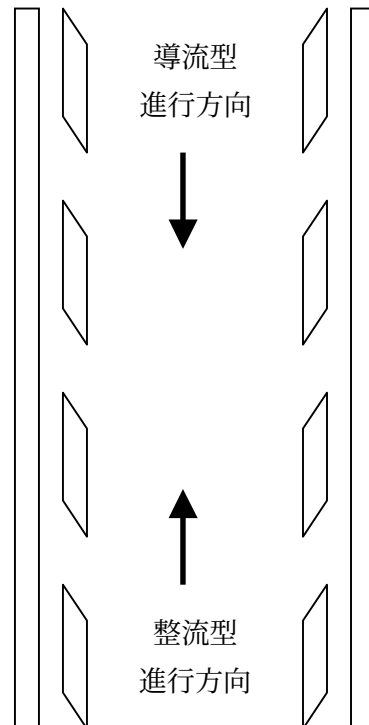
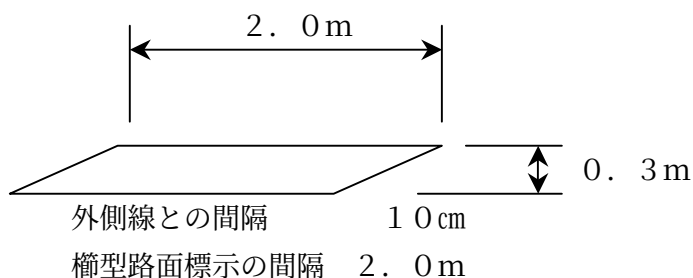
縦断勾配下り0.8%

縦断勾配の変化点（上り2.3%→下り2.7%→下り0.8%）であるため速度超過しやすい箇所に700m施工

2) 整流型

縦断勾配上り2.4%（トンネル坑口部）

上り勾配でもあり、トンネル進入時に視覚により速度低下を起し渋滞が発生する箇所に500m施工



キーワード： 事故. 渋滞. 路面標示. 速度抑制.

岡山県岡山市富原字円蔵 2587-5 TEL 086-256-2711 FAX 086-256-2296

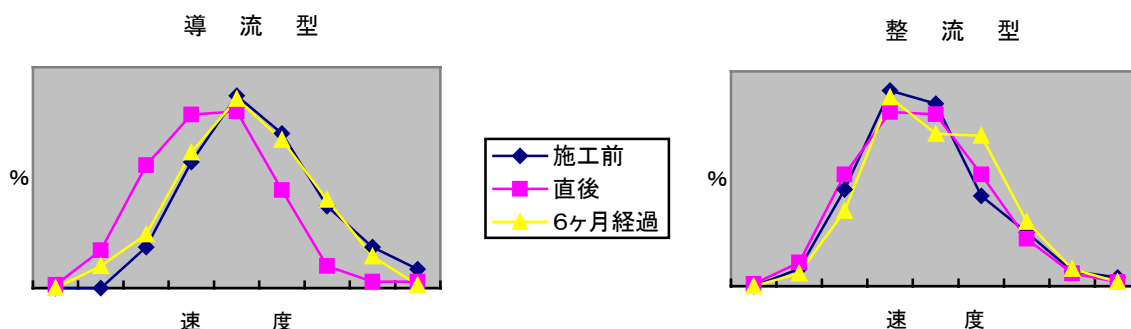
3. 速度測定

前記3箇所について、施工前、施工後の普通車・大型車別の速度測定調査を行った。調査結果を下表に示す。

単位：km/h

		導 流 型		整 流 型	
		速 度	差*3	速 度	差*3
普通車	施工前	101.7		94.1	
	施工後*1	90.7	△11.0	91.3	△2.8
	施工後*2	98.5	△3.2	95.8	+1.7
大型車	施工前	94.9		86.7	
	施工後*1	85.3	△9.6	85.5	△1.2
	施工後*2	91.9	△3.0	88.5	+1.8
全 車	施工前	99.5		92.0	
	施工後*1	88.9	△10.6	91.3	△0.7
	施工後*2	96.4	△3.1	94.2	+2.2

施工後*1：施工直後 施工後*2：施工後6ヶ月経過 差*3：施工前との対比



4. 結 果

1) 導流型

- ・施工前後を対比して、普通車、大型車及び全車共に速度が低下している。
- ・櫛型路面標示がある事により、無理な車線変更が無くなりスムーズな走行が確保されている。

2) 整流型

- ・施工前と直後を対比すると、普通車、大型車及び全車共に速度が低下しているが、速度分布形状としては、速度が高い方向に移行している。
- ・施工前と6ヶ月経過後を対比すると、普通車、大型車及び全車共に速度が上昇している
- ・櫛型路面標示がある事により、無理な車線変更が無くなりスムーズな走行が確保されている。

5. ま と め

導流型（速度超過対策＝交通事故対策）及び整流型（速度低下対策＝渋滞対策）路面標示を施工した事により、それぞれ速度低下又は速度上昇が見られるため、有効な対策と考える。

導流型路面標示施工箇所においては、施工後事故は発生していない。

また、整流型路面標示箇所においては、施工後の渋滞は通年と比較して減少している。主な原因としては、お盆及び正月の帰省が分散型であったのも事実であるが、櫛型路面標示もひとつの要因ではなかったかと推測される。

今回の櫛型路面標示は、ドライバーの視覚による対策工であるため、「慣れ」により効果が減少する事も考えられるため、今後それぞれの箇所での動向を確認していく。