

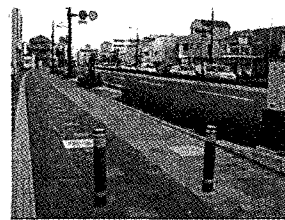
自歩道におけるレーン区分標示に対する利用者認識の分析

徳島大学大学院 正会員 山中 英生
 徳島大学大学院 正会員 滑川 達
 徳島大学大学院 学生員 塩飽 洋平
 徳島大学工学部 学生員 ○柿原 健祐

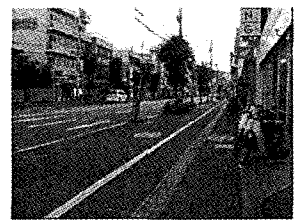
1. はじめに

わが国における自転車走行空間は、自転車と歩行者が共有の空間を通行する自転車歩行者道路（以下自歩道）が中心であり、双方にとって安全性や快適性を確保するのが困難な状況である。近年では全国的に自転車の走行誘導のためのカラーリングや路面標示が多く実践されている。しかし、こうした施策には様々な事例が試行されており、その効果について十分に把握されていない。本研究では、自歩道のレーン区分標示に着目し、縦長化された標示と一般的な標示に対する利用者の認識について比較分析を行い、その効果を把握することを目的とした。

停止してもらい、1)路面標示だけの白黒写真を見せて標示の認知と理解を質問、次に2)路線全景写真（標示が見える）を呈示して説明した上で、利用時の意識について質問した。各路線 50 サンプルの調査を行った。サンプルの年齢構成を図 3 に示す。



徳島鴨島線（一般的標示）



徳島環状線（縦長化標示）

写真 1 調査対象路線の状況

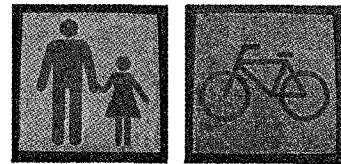
2. 利用者のアンケート調査

徳島市内のレーン区分された自歩道において設置されている標示にも多様な形式が用いられていた。本研究では自転車からの視認性を高めるため、大型で縦長化された路面標示の効果を把握することを目的として、他の路線で多く用いられていた小型の正方形路面標示と比較することとした。

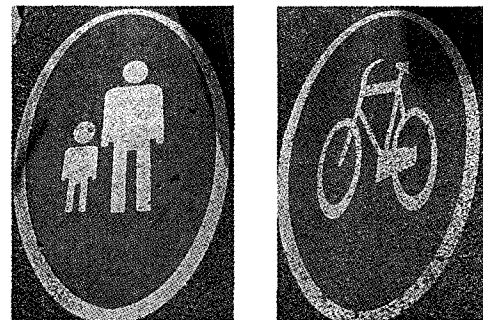
対象路線の状況を写真 1 に示す。両路線とも自転車交通量が多く、平成 12 年度よりの自転車利用環境整備モデル都市の事業としてレーン区分のカラー表示とともに、サインとして路面標示が行われている。図 1 に示すように、徳島鴨島線の一般的標示は 60cm 四方の正方形で真上の視点で正常な形状を示す図柄となっているのに対して、徳島環状線の標示は縦方向が 1.5 倍に拡大されており、視線入射角が小さな値で正常に見えるように工夫されている。

この 2 路線で通行者に対して、アンケート調査を行った。調査では標示を通り過ぎた地点で通行者に

一般的標示



縦長化標示



	幅 (cm)	高さ (cm)
一般的標示	60	60
縦長化標示	80	120

図 1 調査対象の路面標示

表 1 調査場所の概要

標示の種類	レーン区分方法	有効幅員	自転車レーン幅	路線名	サンプル数	
					歩行者	自転車
一般的な標示	アスファルト舗装カラー化	4m	2m	徳島環状線	50	50
縦長化された標示	舗装材区分	4m	1.5m	徳島鴨島線	50	50

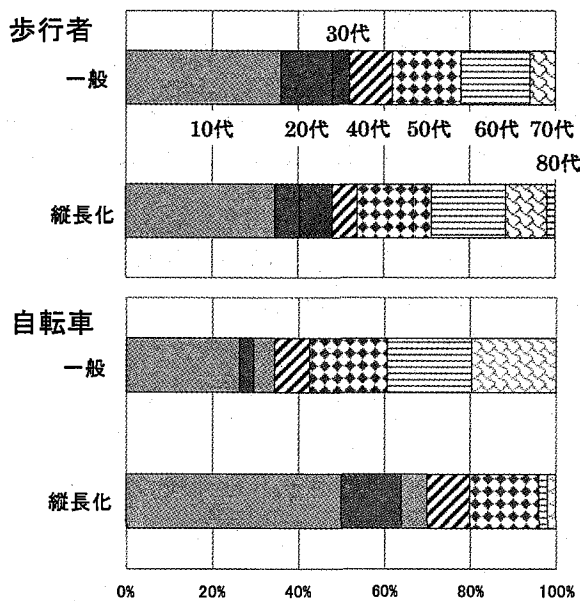


図2 調査サンプルの年齢構成

3. 分析結果

標示に対する認知の比較を図3に示す。歩行者では縦長化に対する認知が低く、逆に自転車では、縦長化に対する認知が高くなっている。見慣れていない縦長化の効果として歩行者よりも自転車の視認性について向上が見られた。

問「このマークを見たことはありますか？」

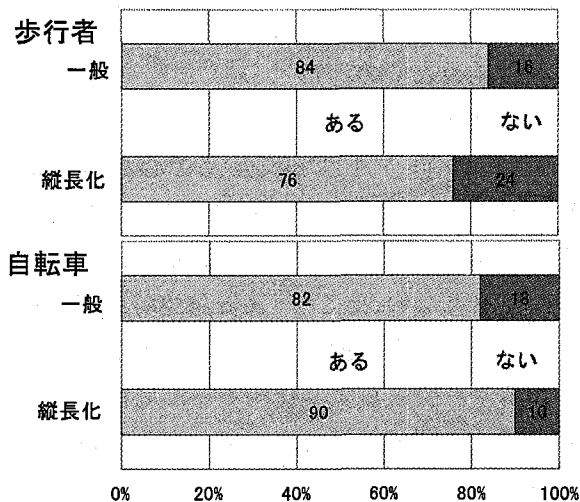


図3 標示に対する通行者の認知

標示に対する理解の比較を図4に示す。歩行者で正しく理解している人の割合は縦長化で高いが、自転車で正しく理解している人の割合はむしろ低い結果になった。この場所では、高校生の自転車が多く含まれていることが影響していると考えられる。

問「このマークの意味は分かりますか？」

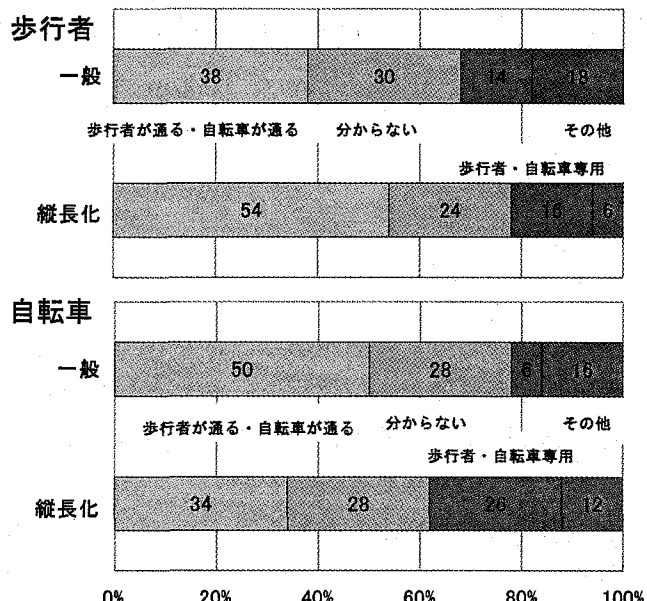


図4 標示に対する通行者の理解

標示に対する意識の比較を図5に示す。歩行者で気にする人の割合が縦長化で高く、自転車でも縦長化で高くなっている。

問「このマークを気にしていますか？」

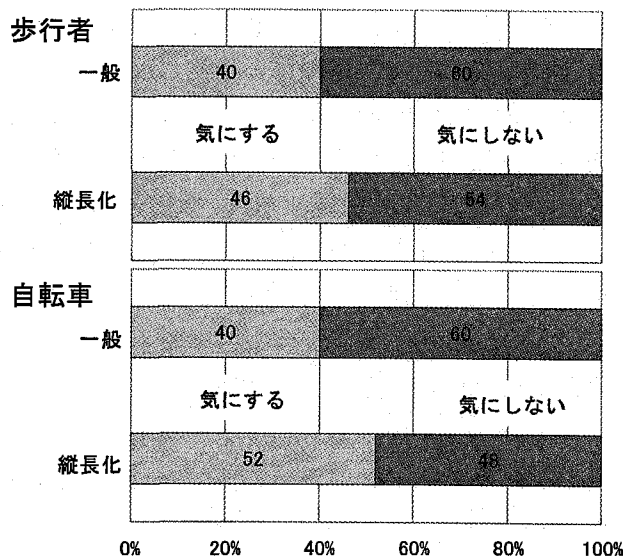


図5 標示に対する通行者の意識

4. おわりに

以上のことから、路面標示の縦長化の効果として、自転車の標示に対する認知と意識の向上は見られたが、理解についての向上は明らかではなかった。

今後、自歩道における路面標示の視認性について様々な事例を整理・調査し、視認性を高め、尚且通行者に意識させる路面標示を開発する必要がある。