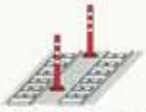






中央帯等のパターン適用の考え方 および アンケートにおける主な意見

適用箇所		対策に期待する効果						中央帯等の対策		アンケートにおける主な意見	備考
		はみ出し防止		誤進入防止	視認性向上	速度抑制		タイプ	形式		
		車両逸脱を警告	追越しを抑制			一定区間	局部的				
トンネル区間	コンクリート舗装 (白い路面)	●	●		●	●		A	 高視認性区画線+センターポール	○速度抑制が期待できる(複数) ○通行の安心感がある(複数) ○視認性が高い(複数) ×落下物等がある場合、避けて通れない(複数) ×圧迫感が強い(複数)	・一定の速度抑制効果(最大約1割)あり ・中央等の清掃が困難 ・障害物等の場合、回避に支障
	アスファルト舗装 (黒い路面)	●			●	●		B	 高輝度舗装+高視認性区画線	○圧迫感が無く通りやすい(複数) ○光ってわかりやすい(複数) ×視認性が十分ではない	・物理的なはみ出し抑止効果はAタイプに劣る
	アスファルト舗装 (黒い路面)	●						(B')	 通常の区画線+ランブルストリップス		・試行では無いが、既にトンネル内で実施しており、一定の効果があることから、他のパターンと併せて記載
トンネル区間 以外	アスファルト舗装 (黒い路面)	●	●	●	●			C	 センターポール	タイプAと同じ	・速度抑制効果は余り見られない
共通						●		D	 路面標示	○気持ちが良い道路なので、通常区間にポールは似合わない	・速度抑制効果が非常に高い(最大約2割)

※()は今回の試行では実施しなかったタイプ

【その他の主な意見】

- ・どちらでも良い
- ・中央分離帯を設ける、早期に4車線化する
- ・はみ出し衝突はポールの有無とは関係無い
- ・トンネル内の無灯火走行、無謀な追い越し等、視認性以前の問題
- ・小松バイパス等、他の道路の区画線に対する修繕要望