

5. 駐停車禁止注意喚起舗装（ギラギラ舗装）の現状

Present Condition of Pavement to show Prohibition of Stopping and Parking

技術支援課 田中 輝栄、峰岸 順一、上野慎一郎、橋本喜正

1. はじめに

東京都（以下、都という。）は、円滑かつ安全な道路環境を実現するため、交通渋滞の発生軽減や交通事故の防止などを目的とした一体的・集中的なハードおよびソフトの両面からの路上駐停車を削減するための施策として、「スムーズ東京 21（平成 13-15 年）」、「スムーズ東京 21—拡大作戦—（平成 15-19 年）」を、警視庁、東京国道事務所、区と連携を図りながら、実施してきた¹⁾。しかし、近年、ハード施策の 1 つとして実施してきた「赤系カラー舗装による駐停車禁止区域の明示（都ではギラギラ舗装と命名）」（以下、ギラギラ舗装という。）である赤色系舗装路面の破損や視認性低下が見受けられるようになり、路上駐停車禁止に対する注意喚起が損なわれているのではないかという指摘がされるようになった。

本文は、以上の認識の下に、これまでに実施されたギラギラ舗装の中から、平成 13-15 年「スムーズ東京 21」において違法駐車が特に著しい幹線道路のモデル路線として選定された明治通りと靖国通りの交差点および特に破損の著しい外苑東通り四谷三丁目交差点に実施されたギラギラ舗装を対象として、その路面状況と路上駐停車状況を調査・整理した結果を報告するものである。

2. 調査対象と調査方法

調査対象とした対策路線と交差点は、表-1 に示す 3 対策路線 17 交差点である。ギラギラ舗装の路面状況および路上駐停車状況に関する調査方法および整理方法は次のとおりである。

(1) 路面状況の調査

1) 調査方法

① 調査交差点は表-1 に示す交差点であり、対策路線および交差道路における流入部・流出部のギラギラ舗装の施工されているすべての位置について路面状況の調査を実施した。

② 路面状況の調査は、歩道から目視観察と写真撮影により行った。

2) 調査データの整理

① 対策路線および交差道路における流入部・流出部ごとに路面状況を評価し整理した。

② 路面状況の評価に当たっては、事前の現地踏査により路面破損程度の目安を設定した。

③ ②に基づき、ギラギラ舗装の路面状況を面的に以下の 3 段階で評価した。

A : ギラギラ舗装の損傷、汚れ等がほとんど無く、ギラギラ舗装を明確に識別することができる。

B : ギラギラ舗装に摩耗やクラック等の損傷が発生、または汚れ等が目立つが、ギラギラ舗装を明確に識別することができる。

C : ギラギラ舗装の摩耗が著しい、または褪色により、ギラギラ舗装を明確には識別しにくい。

④ 観察および評価した結果は、路面状況実態調査票として整理した。路面状況実態調査票は、調査交差点ごとに、調査交差点平面図上に面的 3 段階評価結果・写真撮影方向を図示し、対策路線名、交差点名、調査年月日、調査時の天候、母体となっている舗装表層の種類、目視観察結果を整理したものである。

・ 実態調査票の交差点平面図上に調査位置を番号で表した（例 調査位置 1-4 は交差点番号 1（並木橋）-測定位置 4 である。）。

表－1 調査した対策路線と交差点

No.	対策路線			交差点名	交差道路			箇所	
	路線名	整理番号	通称道路名		路線名	整理番号	通称道路名	区名	町名 丁目
1	主 芝新宿王子線	305	明治通り	並木橋	区道			渋谷区	渋谷 3 丁目
2				宮下公園	区道			渋谷区	渋谷 1 丁目
3				神宮前一丁目	区道			渋谷区	神宮前 1 丁目
4				馬場口	主 飯田橋石神井新座線	25	早稲田通り	新宿区	西早稲田 3 丁目
5				高戸橋	主 千代田練馬田無線	8	新目白通り	新宿区	西早稲田 3 丁目
6				南池袋一丁目	区道			豊島区	南池袋 1 丁目
7	主 新宿両国線	302	靖国通り	九段坂上	特 麴町竹平線	401	内堀通り	千代田区	九段北 2 丁目
8				九段下	主 千代田練馬田無線	8	目白通り	千代田区	九段北 1 丁目
9				専大前	区道			千代田区	神田神保町 3 丁目
10				神保町	主 白山祝田田町線	301	白山通り	千代田区	神田神保町 1 丁目
11				駿河台下	区道			千代田区	神田小川町 3 丁目
12				小川町	特 大手町湯島線	403	本郷通り	千代田区	神田小川町 1 丁目
13				淡路町	特 外濠環状線	405	外堀通り	千代田区	神田淡路町 1 丁目
14				須田町	国 17 号		中央通り	千代田区	神田須田町 1 丁目
15				岩本町	国 4 号		昭和通り	千代田区	神田岩本町
16				浅草橋	国 6 号		江戸通り	中央区	日本橋馬喰町 2 丁目
17	主 環状三号線	319	外苑東通り	四谷三丁目	国 20 号		新宿通り	新宿区	四谷 3 丁目
合 計				17	か所（交差点）				

- ・ ギラギラ舗装部の全景を撮影した方向を交差点平面図上に矢印で示し、写真番号を付与した。
- ・ 交差点平面図上に表したギラギラ舗装沿いに、ギラギラ舗装の延長を記した。延長は、路肩部でステッキメジャーを用いて測定した。

- ⑤ 各調査位置の路面状況評価結果に対する維持補修方法を検討・整理した。
- ⑥ 各調査位置における路面状況評価結果に基づき、現時点におけるギラギラ舗装の路面状況を整理した。

(2) 路上駐停車状況の調査

1) 調査方法

- ① 調査交差点は表－1 に示す 17 交差点であり、対策路線および交差道路における交差点の流入部・流出部に施工されているギラギラ舗装の全ての位置について路上駐停車車両台数（以下、駐停車台数という。）を目視により調査した。
- ② 調査時間は 9～10 時（9 時台）、12～13 時（12 時台）、15～16 時（15 時台）とし、調査単位は各時間帯を 30 分間隔とした。
- ③ 駐停車台数は、30 分に 1 回対象区間を巡回し、区間別、車種別に観察・記録した。

表－2 区間分類

区間分類	
1	ギラギラ舗装区間
2	交差点端部から 30m 未満
3	30m 以上 60m 未満

- ④ 区間は表－2 に示す 3 分類とした。
- ⑤ 車種は小型乗用車、小型貨物車、大型乗用車、大型貨物車の 4 分類とした。
- ⑥ 調査は、雨天ではない平日（月曜日～木曜日）に実施した。

2) 調査データの整理

- ① 調査した駐停車台数は、交差点ごとに、対策路線および交差道路における交通流方向別（上り、下り）、流入部・流出部別、区間分類別、時間帯別に整理し、路上駐停車状況実態調査票を作成した。
- ② 路上駐停車状況実態調査票に基づき、区間分類別すなわち駐停車位置別の駐停車台数について比較・検討した。
- ③ 路面状況評価結果と駐停車台数を照合し、路面状

況の違いに対する駐停車台数の違いを整理・検討した。

- ④ 本調査により観察された駐停車台数を評価するために、都生活文化局都民協働部交通安全対策室が実施した平成 13 年対策前調査結果および平成 14、15 年対策直後調査結果との比較検討を行った。なお、比較可能な対策路線と交差点は、明治通り 6 交差点、靖国通り 9 交差点の 2 対策路線 15 交差点である。靖国通り浅草橋交差点と外苑東通り四谷三丁目交差点の 2 交差点は、含めていない。

3. ギラギラ舗装の仕様

ギラギラ舗装に使用する材料は駐停車禁止区域の路面標示に使用するもので、赤色顔料、体質顔料、結合材、硬質骨材を主な材料とした塗料である。

(1) 施工

材料は粉体状であり、塗料中に硬質骨材を 25±1.5 % (質量%) 含み、180℃から 210℃に加熱溶融して二軸

表－3 塗料の品質

項 目	単 位	品質規格	試験方法
密度 (23℃)	g/cm ³	2.3 以下	JIS K 5665 (路面標示用塗料) 3種 (溶融) に準ずる
軟化点	℃	80 以上	
タイヤ付着性		タイヤに 付着しないこと	
耐摩耗性 (100回転について)	mg	100 以下	
圧縮強さ (23℃)	kN/cm ²	0.802 以上	
耐アルカリ性		異常がないこと	
硬質骨材含有量	質量%	25±1.5%	

表－4 散布骨材の品質

項 目	単位	品質規格	試験方法
外 観		白色粒状	目視判定
粒 径	mm	0.85～0.15 プレミックスタイプ	
吸水率	%	2.0 以下	JIS A 1110
硬 度		7 以上	モース硬度
粒度分布		定められた粒径範囲 の 上限を超えるものが 重量で5%以下、 下限を下回るものが 10%以下	ふるいは JIS Z 8801 に 規定されるものを 使用する。

回転体の溶融噴射式工法により未硬化の塗面にさらに散布骨材 (平均散布量 0.56kg/m²) を施工するものである。

(2) 品質

- ① 塗料の品質は表－3 のとおりであり、塗料色は、赤色の近似色。
② 散布骨材の品質は表－4 のとおりであり、珪石で、ごみ・どろなどの有害物を含まないもの。

4. 路面状況について

本調査で観察されたギラギラ舗装の各種路面状況およびその路面状況の対応方法は、以下のとおりである。ただし、対応方法の基本的な考え方は施工直後の路面状況を想定したものであり、駐停車禁止喚起効果の有無を基礎としたものではない。

(1) 摩耗 (写真－1)

車両の走行による摩耗に対しては、損傷の程度を経過観察し、摩耗面積に応じて再施工 (ギラギラ舗装の塗り直し) を行うことが望ましい。

(2) 削れ (写真－2)

損傷の要因は不明だが、舗装表面を引掻くようにギラギラ舗装の塗料が削れている箇所が見受けられた。削れに対しては摩耗と同様に面積に応じて再施工 (ギラギラ舗装の塗り直し) を行うことが望ましい。

(3) はがれ (写真－3 の 1、3 の 2)

母体舗装面やギラギラ舗装面ではがれの損傷が発生している箇所が見受けられた。ギラギラ舗装の付着強度が不足しているためと考えられる。ギラギラ舗装の施工時に基面となる母体舗装や既設ギラギラ舗装表面の汚れが付着強度を低下させる可能性がある。ギラギラ舗装の施工前に基面の清掃 (洗浄) を行うことが望ましい。

また、既にはがれの損傷が生じている箇所については、はがれの再発を防止するため既設ギラギラ舗装の付着性が不足していると思われる既設塗料の除去を検討する必要がある。

(4) 骨材飛散 (写真－4)

交差点付近の流入部や巻込み部において、ギラギラ舗装塗料の摩耗だけでなく、母体舗装の骨材飛散まで損傷が進行している箇所がある。塗料の塗膜厚を均一



写真-1 摩耗



写真-4 骨材飛散



写真-2 削れ



写真-3の1 はがれ



写真-3の2 はがれ

にするため、ギラギラ舗装を再施工（ギラギラ舗装の塗り直し）する際に、母体舗装の補修を行なう必要がある。

また、巻込み部の母体舗装は骨材飛散が発生しやすいポーラスアスファルト混合物ではなく、密粒度アスファルト混合物を採用することが望ましい。

(5) クラック（写真-5の1、5の2）

クラックには母体舗装のクラックを要因とするものとギラギラ舗装塗料のみクラックに分別できる。前者については、舗装体としての機能低下に進行する可能性があるため母体舗装を改良する必要がある。後者については、塗膜厚などが要因と考えられる。ギラギラ舗装の塗料と母体舗装の付着性が良好な場合は、ギラギラ舗装としての機能に影響は無いと考えられる。

(6) 褪色（写真-6の1、6の2）

ギラギラ舗装が供用期間とともに色合いが変化し黒っぽくなっている箇所がある。ギラギラ舗装として識別を改善するために、ギラギラ舗装の再施工（ギラギラ舗装の塗り直し）を行うことが望ましい。

(7) 汚れ（写真-7の1～7の4）

汚れには、油やタイヤ痕、塗料、ギラギラ舗装面の凹部への土砂の堆積、シール材などがある。油やタイヤ痕などを除去することは困難なため、ギラギラ舗装として効果を損ねる場合はギラギラ舗装の再施工（ギラギラ舗装の塗り直し）を行うことが望ましい。ギラギラ舗装面の凹部の土砂については路面洗浄により除去することが有効である。

(8) 塗り斑（写真-8の1、8の2）

ギラギラ舗装の施工機械の1回の最大施工幅は狭い



写真-5の1 クラック



写真-7の1 汚れ（油）



写真-5の2 クラック



写真-7の2 汚れ（タイヤ痕）



写真-6の1 褪色



写真-7の3 汚れ（凹部の土砂）



写真-6の2 褪色



写真-7の4 汚れ（シール材）



写真-8の1 塗り斑



写真-10の1 部分補修



写真-8の2 塗り斑



写真-10の2 部分補修



写真-9の1 トップコート



写真-9の2 すべり止め舗装

ため、1 車線を複数回の施工幅で施工している。施工幅ごとに摩耗の程度が異なる箇所が存在する。施工時における塗料の管理（温度や配合など）が要因と考えられる。ギラギラ舗装に用いる塗料の管理を徹底することが望ましい。また、施工幅ごとの重ね合わせにより、舗装表面にわずかではあるが凹凸が発生している。

(9) 色斑（写真-9の1、9の2）

ギラギラ舗装として一部の交差点でトップコートやすべり止め舗装が採用されている箇所が存在している。その他の場所と比較すると色合いが異なる。色合いの均一化が望ましい。

(10) 部分補修（写真-10の1、10の2）

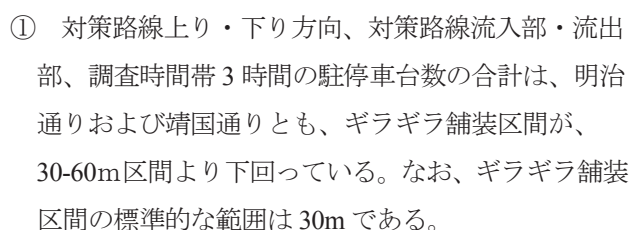
母体舗装の補修（ポットホールやパッチング、ライン除去など）や道路占用物関係の舗装復旧跡において、ギラギラ舗装が未施工や施工不良（摩耗が著しい、色合いが異なる）が多く見受けられた。

施工不良については部分補修の場合、施工面積が小規模となるため、施工方法（塗膜厚の確保、基面の清掃など）や材料の不備（色合いなど）が生じやすいと

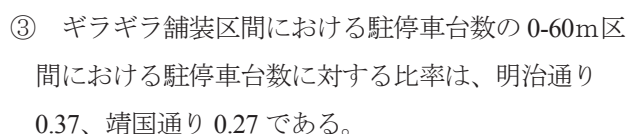
9 交差点の 2 対策路線 15 交差点を分析の対象とした。
また、交差道路側は、分析の対象としていない。

(1) 区間分類に対する駐停車台数（平成26年1月調査）の比較

平成26年1月調査の駐停車台数の対策路線別の区間分類に対する駐停車台数は、明治通りが図-1、靖国通りが図-2のとおりである。図の横軸は表-2に示した区間分類、図の縦軸は1交差点の調査時間帯3時間、対策路線の上り・下り方向、対策路線の流入部・流出部の駐停車台数の合計である。また、表-5に、対策路線ごとの区間分類に対する駐停車台数と比率を示す。



② 30-60m 区間における駐停車台数の0-60m区間における駐停車台数に対する比率は、明治通り 0.73、靖国通り 0.68 である。



④ ①～③より、ギラギラ舗装区間における駐停車台数は、30-60m区間における駐停車台数と比較し、少ない。

ギラギラ舗装の路面状況を面的に3段階（A、B、C）
評価した結果は、明治通りが表一6、靖国通りが表一
のとおりである。

明治通りおよび靖国通り全体の各調査位置（上り・下り別、流入部・流出部別）に対する路面状況評価（A、

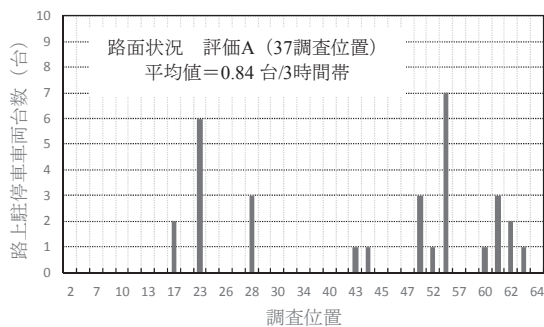
対策路線	路上駐停車車両台数				路上駐停車車両台数の比率			
	0-30m (台/3時間)	30-60m (台/3時間)	0-60m (台/3時間)	ギラギラ 舗装 (台/3時間)	0-30/0-60	30-60/0-60	0-60/0-60	ギラギラ/0-60
明治通り (6交差点)	16	44	60	22	0.27	0.73	1	0.37
靖国通り (9交差点)	24	51	75	20	0.32	0.68	1	0.27

表－6 交差点別のガラガラ舗装の路面状況（明治通り）

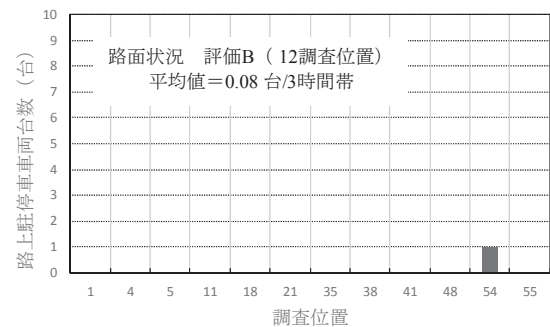
対 策 路線名	整理 番号	通 称 道路名	No.	交差点名	路面の状況											
					上り方向						下り方向					
					流入			流出			流入			流出		
					A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
主	芝 新宿 王子 線	305	明治通り	1 並木橋		○		○			○			○		
				2 宮下公園	○				○			○		○		
				3 神宮前一丁目	○					○			○	○		
				4 馬場口		○				○			○		○	
				5 高戸橋		○			○			○			○	
				6 南池袋一丁目			○	○			○					○
				件数（件）	2	3	1	2	2	2	2	2	2	3	2	1

表－7 交差点別のガラガラ舗装の路面状況（靖国通り）

対 策 路線名	整理 番号	通 称 道路名	No.	交差点名	路面の状況											
					上り方向						下り方向					
					流入			流出			流入			流出		
					A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
主	新宿 両国 線	302	靖国通り	7 九段坂上	○			○			○			○		
				8 九段下			○			○		○				○
				9 専大前	○			○			○			○		
				10 神保町	○			○			○			○		
				11 駿河台下		○		○			○			○		
				12 小川町	○			○			○			○		
				13 淡路町	○			○			○			○		
				14 須田町	○			○			○			○		
				15 岩本町			○	○				○				○
				件数（件）	6	1	2	8	0	1	7	2	0	7	0	2



図－3 路面状況 評価 A の調査位置の駐停車台数



図－4 路面状況 評価 B の調査位置の駐停車台数

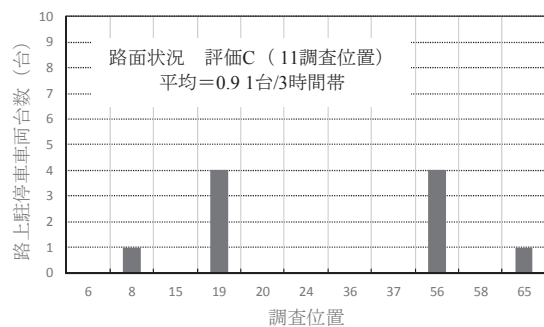


図-5 路面状況 評価C の調査位置の駐停車台数

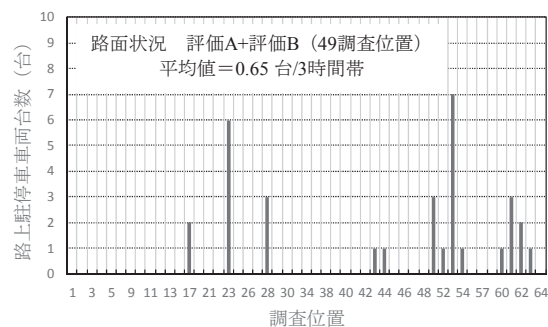


図-6 路面状況 評価A+評価Bの調査位置の駐停車台数

B、C、A+B) 別の駐停車台数を図-3～6 に示す。

横軸は調査位置、縦軸はその調査位置における 3 時間帯 (9-10 時、12-13 時、15-16 時) 合計の駐停車台数である。

ここで、調査位置とは、「2.調査対象と調査方法 (1) 路面状況の調査 2)調査データの整理 ④」に記述したとおりである。なお、図-3～6 の横軸の調査位置番号は、表-1 に示した交差点の各調査位置を並木橋の調査位置 1-1 を 1 とし、連続して付与した番号である。

- ① 路面状況 評価 A の駐停車台数の平均値は 0.84 台/3 時間帯、路面状況 評価 B の駐停車台数の平均値は 0.08 台/3 時間帯、路面状況 評価 C の駐停車台数の平均値は 0.91 台/3 時間帯である。
- ② 明確に識別可能な路面状況 評価 A と評価 B を合わせた評価 A+評価 B の駐停車台数の平均値は 0.65 台/3 時間帯である。
- ③ 駐停車台数と路面状況の劣化程度を指標とした分類である 評価 A、評価 B、評価 C との間の関係は明確ではない。
- ④ 路面の劣化程度ではなく視認性で比較すると、明

表-8 調査実施交差点全体の路面状況
(明治通り、靖国通り)

対策路線	明治通り			靖国通り		
交通流の方向	上り方向+下り方向			上り方向+下り方向		
ギラギラの位置	流入+流出			流入+流出		
路面の状況	A	B	C	A	B	C
件数(件)	9	9	6	28	3	5
割合 (%)	38	38	25	78	8	14

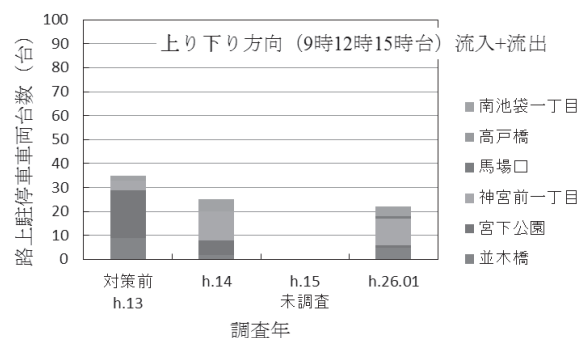


図-7 調査実施交差点全体の駐停車台数 (明治通り)

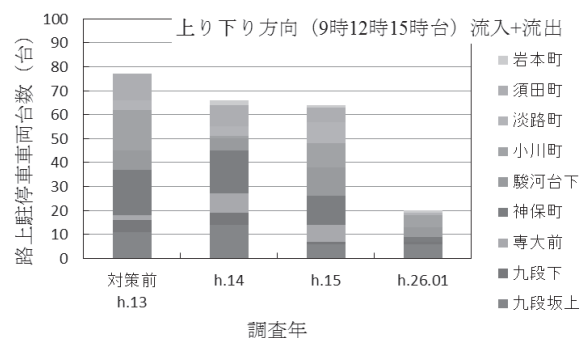


図-8 調査実施交差点全体の駐停車台数 (靖国通り)

確に識別可能な路面状況を有する評価 A と評価 B を合わせた評価 A+評価 B に対する駐停車台数の平均値は 0.65 台/3 時間帯、明確に識別可能な路面状況を有しない評価 C の平均値は 0.91 台/3 時間帯である。

- ⑤ ①～④より、駐停車台数は、路面の劣化状況より、ギラギラ舗装路面の視認性に対して差が表れている
- ⑥ なお、靖国通りの九段坂上、専大前、神保町、駿河台下、小川町、淡路町、須田町の 7 交差点は、平成 25 年 12 月に、切削打換え 10cm (表層：ポリマー改質アスファルトⅡ型密粒度アスファルト混合物、基層：ポリマー改質アスファルトⅡ型粗粒度アスフ

表－9 各調査年の駐停車台数と比率

対策路線	路上駐停車車両台数				路上駐停車車両台数の調査年比率					
	対策前 h.13 (台/1時間)	h.14 (台/1時間)	h.15 (台/1時間)	h.26 (台/1時間)	h.14/h.13	h.15/h.13	h.26/h.13	h.15/h.14	h.26/h.14	h.26/h.15
明治通り (6交差点)	35	25	—	22	0.71	—	0.63	—	0.88	—
靖国通り (9交差点)	77	66	64	20	0.86	0.83	0.26	0.97	0.30	0.31

ァルト混合物) による溶融噴射式カラー舗装を施工している。本調査は、平成 26 年 1 月に実施していることから、これら 7 交差点は、施工後 1 か月後の結果である。

(4) 平成 26 年 1 月調査結果と過去調査結果（平成 13、14、15 年）との比較

明治通り 6 交差点全体および靖国通り 9 交差点全体におけるギラギラ舗装の路面状況評価（A、B、C）の合計件数と割合を表－8 に示す。また、図－7 に明治通りの駐停車台数、図－8 に靖国通りの駐停車台数を示す。なお、そのデータに基づき算出した各調査年の駐停車台数と比率を表－9 に示す。

- ① 明治通りギラギラ舗装の路面状況は、評価 A 38%、評価 B 38%、評価 C 25%である。
- ② 靖国通りギラギラ舗装の路面状況は、評価 A 78%、評価 B 8%、評価 C 14%である。
- ③ ①、②から、路面状況は、靖国通りが良好である。
- ④ 明治通り 6 交差点においては、対策後の平成 14 年は、対策前より少ない駐停車台数が観察された。また、平成 26 年は、対策前および対策後の平成 14 年よりも少ない駐停車台数が観察された。
- ⑤ 靖国通り 9 交差点においては、対策後の平成 14、15 年は、対策前より少ない駐停車台数が観察された。また、平成 26 年は、対策前および対策後の平成 14、15 年に比較して、非常に少ない駐停車台数が観察された。
- ⑥ 明治通りにおける、対策前平成 13 年に観察された駐停車台数に対する平成 14、26 年に観察された駐停車台数の比率は、それぞれ 0.71、0.63 である。
- ⑦ 靖国通りにおける、対策前平成 13 年に観察された駐停車台数に対する平成 14、15、26 年に観察された駐停車台数の比率は、それぞれ 0.86、0.83、0.26 で

表－10 対策前と対策後の統計的比較

対策路線	調査年	平均値	標本標準偏差	自由度	対策前と対策後の t 値	生起確率 両側	危険率 1% t 値 両側
明治通り	対策前 h.13	1.5	2.96	23	—	—	2.807
	h.14	1.0	2.07		0.63	0.530	
	h.15	—	—		—	—	
	h.26	0.9	1.82		0.81	0.425	
靖国通り	対策前 h.13	2.1	2.79	35	—	—	2.750
	h.14	1.8	2.55		0.69	0.491	
	h.15	1.8	1.66		0.85	0.400	
	h.26	0.6	1.23		3.96	0.0003	
明治通り ＋ 靖国通り	対策前 h.13	1.9	2.86	59	—	—	2.678
	h.14	1.5	2.38		0.95	0.345	
	h.15	—	—		—	—	
	h.26	0.7	1.49		3.22	0.002	

ある。

- ⑧ ④～⑦より、対策後の駐停車台数は、対策前の駐停車台数より減少しているといえる。

(5) 駐停車台数の対策前調査結果と対策後調査結果の統計的比較

駐停車台数の対策前調査結果と対策後調査結果の違いを統計的に比較するために、それぞれに観察された駐停車台数について、対策前駐停車台数と対策後駐停車台数は差がないという帰無仮説に対する t 検定を行った²⁾。t 検定の結果を、表－10 に示す。

- ① 平成 13 年対策前駐停車台数と平成 14、15 年対策後駐停車台数については、明治通り、靖国通り、明治通り＋靖国通りとも危険率 1% で有意ではない。また、その生起確率は、それぞれ 0.530、0.491、0.400、0.345 と大きい。
- ② 平成 13 年対策前駐停車台数と平成 26 年対策後駐停車台数については、明治通りと靖国通りを合わせた検定では、危険率 1% で高度に有意である。
- ③ 平成 13 年対策前駐停車台数と平成 26 年対策後明治通り駐停車台数については、危険率 1% で有意で

はない。また、その生起確率は、0.425 と大きい。

- ④ 平成 13 年対策前駐停車台数と平成 26 年対策後靖国通り駐停車台数については、危険率 1% で高度に有意である。
- ⑤ ①～④より、平成 13 年対策前駐停車台数と対策後駐停車台数の統計的比較を行った結果は、平成 26 年靖国通り駐停車台数が、危険率 1% で高度に有意である。すなわち、本調査では、靖国通りの平成 26 年観察結果は、対策前に比較して、十分に駐停車台数に差が認められる（少ない）。

6. まとめ

(1) 路面状況

- ① ギラギラ舗装の路面状況は、路面の摩耗、はがれ、汚れなどの舗装の表面的な破損や、母体舗装本体も含んだ破損によるものなど様々であり、回復に当たっては、個々の路面状況を考慮した対応が肝要である。
- ② 平成 26 年 1 月調査時点では、靖国通りのギラギラ舗装は、明治通りに比較して、良好な路面状況にある。

(2) 路上駐停車状況

1) 平成 26 年 1 月調査の駐停車状況

- ① 区間分類（0-30m、30-60m、ギラギラ舗装）による駐停車台数に対する検討の結果、ギラギラ舗装区間内の駐停車台数は、非施工区間と比較して少ない。
- ② ギラギラ舗装の路面状況を面的に以下の 3 段階で評価した。
 - A： ギラギラ舗装の損傷、汚れ等がほとんど無く、ギラギラ舗装を明確に識別することができる。
 - B： ギラギラ舗装に摩耗やクラック等の損傷が発生、または汚れ等が目立つが、ギラギラ舗装を明確に識別することができる。
 - C： ギラギラ舗装の摩耗が著しい、または褪色により、ギラギラ舗装を明確には識別しにくい。
- ③ ②の評価結果と駐停車台数調査結果から、駐停車台数の多少は、路面の視認性の優劣（明確な識別の可否）にある程度の影響を受けている。視認性が良好ではなくてもこれまでの施策の周知により路上駐停車の注意喚起機能は無ではないが、明確に識別し

にくい状況にあるギラギラ舗装を回復させることにより路上駐停車の注意喚起機能は向上する。

- ④ 舗装路面上の部分的な赤系カラー舗装であるギラギラ舗装の劣化した路面は、街並みの顔としての道路の景観を阻害させるものである。街路景観の観点から、ギラギラ舗装の回復は望ましい。
- ⑤ 路面状況の優劣に関係なく、注意喚起路面標示の認識と理解により効果が十分に発現されると思われる。したがって、本施策の道路利用者、沿道利用者などへの PR が重要と思われる。

2) 対策前平成 13 年、対策後平成 14、15、26 年の比較

- ① 対策後のギラギラ舗装区間内の路上駐停車台数は、平成 13 年対策前と比較して少ない。
- ② 平成 26 年の駐停車台数は、平成 13 年対策前よりも少ないが、さらに実施直後の平成 14、15 年よりも少ない。
- ③ 対策前平成 13 年駐停車台数に対する平成 26 年駐停車台数の比率は、明治通りに比較して、靖国通りは非常に小さい。
- ④ 靖国通りの平成 26 年 1 月の駐車台数の観察結果は、平成 13 年対策前に比較して十分に少なく、統計的に高度に有意な差が認められる。

7. おわりに

ギラギラ舗装の現時点での路面状況および駐停車状況を把握することを目的として、平成 13 から 15 年度までに実施された「スムーズ東京 21」から、3 対策路線 17 交差点を選定し、ギラギラ舗装の調査を行った。その結果、路面の視認性と駐停車台数との間にある程度関係が認められ、また、対策後現時点での駐停車台数は対策前より減少しているという結果を得た。これは、施策開始以降、10 年以上経過し、本施策が道路利用者や沿道利用者に理解され浸透してきているということも一因ではないかと思われる。一方、視認性の低下した路面状況にあるギラギラ舗装でも駐停車禁止の注意喚起を与える程度は無ではないが、その路面状況は街路の景観を考える上では、大きなマイナス要因となるものと思われる。以上を考慮し、ギラギラ舗装の維持管理を行っていくことが肝要であると思

われる。なお、今後も、沿道環境に優しい舗装の性能維持向上のため、引き続き各種の調査検討を実施していく。

最後に、この取りまとめに当って多大なるご協力を

いただいた当センターとのガラガラ舗装合同検証者である道路管理部安全施設課、施工現場対応でご苦勞いただいた各建設事務所補修課・工区の各位に対して、深甚なる感謝の意を表する。

参 考 文 献

- 1) 東京都・警視庁・東京国道事務所（2009）：スムーズ東京 21—拡大作戦— [最終まとめ]、平成 21 年 3 月
- 2) Albert H. Bowker, Gerald J. Lieberman(1959) : Engineering Statistics, Maruzen company, LTD.