

各区間  $t_1, t_2, t_3 \dots$  に車両の振動を「危険」あるいは「センターラインオーバー」という疑似音声に変換するための突起  $11$  が設けられている。区間  $t_1, t_3, t_5 \dots$  の突起  $11$  は「危険」あるいは「センターラインオーバー」という音声波形の進行方向が車両の進行方向  $B$  に一致するように設けられている。一方、区間  $t_2, t_4, t_6 \dots$  の突起  $11$  は音声波形の進行方向が車両の進行方向  $C$  に一致するように設けられている。図4には請求項1に係る発明の第3実施例が示されている。当該実施例では道路  $10$  の路側帯に区間  $t_{10}, t_{11}, t_{12} \dots$  及び区間  $t_{20}, t_{21}, t_{22} \dots$  を設け、各区間  $t_{10}, t_{11}, t_{12} \dots, t_{20}, t_{21}, t_{22} \dots$  に車両の振動を「路肩注意」という疑似音声に変換するための突起  $11$  が設けられている。区間  $t_{10}, t_{11}, t_{12} \dots$  の突起  $11$  は「路肩注意」という音声波形の進行方向が車両の進行方向  $B$  に一致するように設けられ、区間  $t_{20}, t_{21}, t_{22} \dots$  の突起  $11$  は音声波形の進行方向が車両の進行方向  $C$  に一致するように設けられている。第1ないし第3実施例によれば、視角に頼らず車両走行中に発生する疑似音声によって道路交通情報を運転者に伝達できるので、運転者が道路交通情報を見落とすおそれもなく、交通の安全性を高めることができる。なお、上述した第1ないし第3実施例においては突起の幅を一定にして突起の高さと間隔を変えることにより振動を疑似音声に変換しているが、突起の高さを一定にして突起のタイヤとの接触幅を変えたり、接触幅と高さ及び間隔を変えることにより振動を疑似音声に変換することも可能である。

【0008】つぎに、請求項4に係る発明を説明するに図5及び図6には本発明の一実施例に係る道路施工方法\*

\*が示されている。当該施工方法においては、路面  $10$  に道路交通情報を表示するバーコード  $15$  が車両の進行方向  $B$  に沿って形成されている。このバーコード  $15$  は反射率が路面と顕著に相違する塗料を塗布して形成されている。バーコード  $15$  を車両  $16$  に搭載した読み取り装置  $17$  で路面との反射率の差に基づいて光学的に読み取り、読み取った道路交通情報を車内に設けたスピーカーで音声再生したり、モニターテレビで画像として再生することにより運転者に伝達する。また、送信装置  $18$  を車両に搭載しておき、読み取った道路交通情報を他所へ送信するなど、道路交通情報を多様に活用することが可能である。なお、塗料に代えて、路面に金属プレートを固着してバーコードを形成すれば、バーコードを電磁的に読み取ることも可能である。

#### 【図面の簡単な説明】

【図1】 請求項1に係る発明の第1実施例を模式的に示す説明図である。

【図2】 同第1実施例を模式的に示す説明図である。

【図3】 請求項1に係る発明の第2実施例を模式的に示す説明図である。

【図4】 請求項1に係る発明の第3実施例を模式的に示す説明図である。

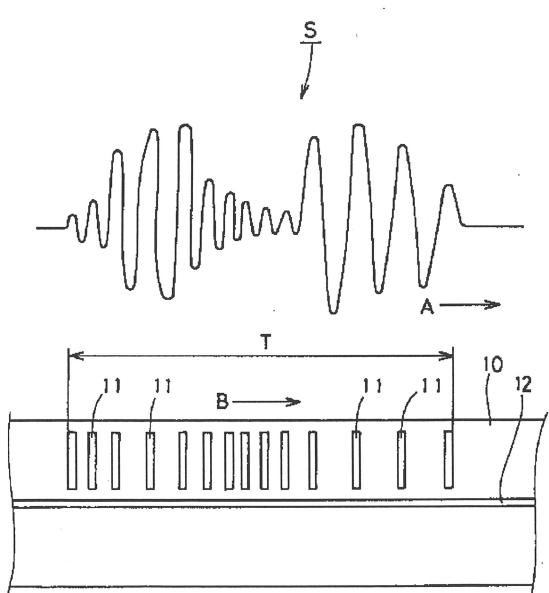
【図5】 請求項4に係る本発明の実施例を模式的に示す説明図である。

【図6】 同実施例を模式的に示す説明図である。

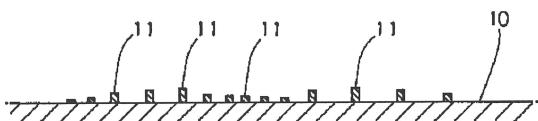
#### 【符号の説明】

$10 \dots$  道路、 $11 \dots$  突起、 $12 \dots$  中央分離帯、 $13, 14 \dots$  路側帯、 $15 \dots$  バーコード、 $16 \dots$  車両、 $17 \dots$  読み取り装置、 $18 \dots$  送信装置。

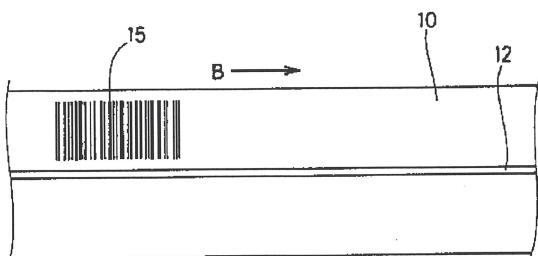
【図1】



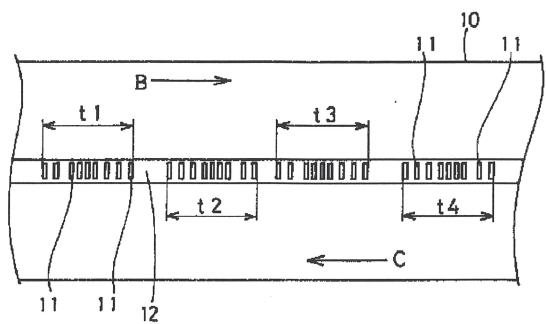
【図2】



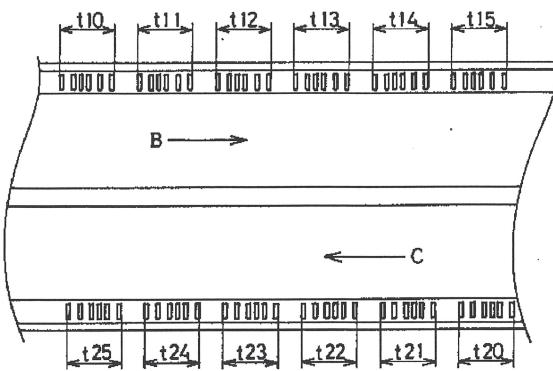
【図5】



【図3】



【図4】



【図6】

