

対策案の事例集一覧表

～本事例集の活用について～

- ・ 道路交通環境整備（交通事故対策）をする際の参考資料として御活用ください。
- ・ 必要な対策については、以下の一覧表の必要な箇所を御覧ください。

● ハード

分類	1. 区画	2. 幅	3. 形状
分離	1-1.路側帯確保(p7)	2-1.歩道の分離幅(p33)	3-1.立体化(p37)
	1-2.自転車道(p8)	2-2.中央分離帯上の柵(p34)	3-2.歩道の歩幅分離(p39)
	1-3.路肩の拡張(p9)		3-3.歩道確保(p42)
			3-4.バスレーン(p43)
			3-5.車線の再配分(p46)
			3-6.クラウン化(p47)
			3-7.スラローム(p48)
認識	1-4.カラー化(交差点、路肩、レーン)(p10)		
	1-5.法定外表示(マーク・文字)(p20)		
	1-6.段差カラー舗装(p26)		
	1-7.視線誘導標(p28)		
速度抑制	1-8.ハンブ(p29)		3-8.コンパント化(p49)
	1-9.センターライン削除(p31)		3-9.生活道路の狭窄(p52)
	1-10.路面の石畳化(p32)		3-10.中央分離帯の閉塞(p53)
円滑化			

● 規制・施設

分類	4. 規制	施設	
		5. 番号	6. 標識・標示
分離	4-1.商店街通行禁止(p54)	5-1.歩車分離番号(p58)	7. その他
	4-2.自転車の通行指導線(p56)	5-2.信号制御の高度化(p59)	
認識		5-3.灯火のLED化(p61)	6-1.高輝度(p64)
		5-4.信号の待ち時間表示(p63)	6-2.大型化(p67)
			7-1.予告マーク(p69)
			7-2.カーミラーの明確化(p72)
速度抑制			7-3.注意喚起看板の設置(p73)
			7-4.街路樹の剪定(p74)
円滑化			7-5.道路情報板による渋滞情報提供・迂回路案内(p75)

対策案事例集の見方

事故対策	対策メニュー：○○○○○○○ 実施対象：交差点・ 単路部 ・その他（ 対策目的： 分離 ・ 認識 ・ 速度抑制 ）
効果	期待される効果：「クルマ対自転車」「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象： 高齢者 ・ 自転車 ・交差点
導入事例：□□県△△市 実施主体：○○市	<div data-bbox="735 232 863 779" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; display: inline-block;"> </div> <div data-bbox="890 248 976 651" style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 期待される効果について、具体的に言及 </div> <div data-bbox="911 748 1217 1256" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> 導入事例の写真 </div> <div data-bbox="911 1361 1217 1870" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> 導入事例の写真 </div> <div data-bbox="1129 232 1295 707" style="border: 1px solid red; padding: 10px; margin-top: 10px;"> 導入効果 △△△△△△ □□□□□□ </div> <div data-bbox="1023 248 1109 748" style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 事故件数の減少やアンケート結果、新聞記事など、導入効果を紹介 </div> <div data-bbox="1182 1263 1268 1762" style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 対策導入にあたっての条件や、効果的となる条件について言及 </div>
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> △△△△を必要とする 中心市街地、生活道路で効果的な対策である

香川県の対策の方向性に該当するもの（複数の場合もあり）


一覧表のメニューより

一般ドライバーに効果があるものを含む

◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-1.路側帯確保 実施対象：交差点・単路部・その他（</p>	<p>対策目的：（分離）・（認識）・（速度抑制）</p>
<p>効果</p>	<p>期待される効果：「クルマ対自転車」「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：（高齢者）・（自転車）・交差点</p>	
<p>導入事例：香川県高松市（市道） 実施主体：高松市</p>		
<p>歩行者自転車通行空間を認識させ、 走行車両と歩行者及び自転車と自転車の 相互衝突事故を防止</p>		
 <p>カラーで視覚的に分離</p>		 <p>カラーで視覚的に分離</p>
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路側帯確保に十分な道路幅員を必要とする ・ 中心市街地、生活道路で効果的な対策である 	

◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-2.自転車道 実施対象：交差点・単路部・その他（ ）</p>	<p>対策目的：（分離）・認識・速度抑制</p>						
<p>効果</p>	<p>期待される効果：「クルマ対自転車」「自転車対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：（高齢者）・（自転車）・交差点</p>							
<p>導入事例：香川県高松市（五番町西宝線） 実施主体：高松市</p>								
<div style="border: 2px solid orange; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p>自転車通行環境を整備することにより、 走行車両と自転車及び走行車両と歩行者の 相互衝突事故を防止</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> <p>歩行者との物理的分離</p> </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> <p>自転車専用空間の確保</p> </div> </div>  <div style="border: 1px solid pink; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>～自転車道整備の効果～ （五番町西宝線 社会実験）</p> <table border="0"> <tr> <td>歩行者</td> <td>: 71%が安全性向上と回答</td> </tr> <tr> <td>自転車利用者</td> <td>: 59%が安全性向上と回答</td> </tr> <tr> <td>車利用者</td> <td>: 48%が安全性向上と回答</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">社会実験時アンケート結果より</p> </div>			歩行者	: 71%が安全性向上と回答	自転車利用者	: 59%が安全性向上と回答	車利用者	: 48%が安全性向上と回答
歩行者	: 71%が安全性向上と回答							
自転車利用者	: 59%が安全性向上と回答							
車利用者	: 48%が安全性向上と回答							
<p>留意事項</p>	<p>・ 自転車通行空間確保にあたり、十分な車道・歩道幅員を必要とする ・ 幹線道路で効果的な対策である</p>							

事故対策	対策メニュー：1-3.路肩の拡幅 実施対象：交差点・単路部・その他（	対策目的：分離・認識・速度抑制
効果	期待される効果：「クルマ対自転車」「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点	
導入事例：香川県高松市（花園駅付近） 実施主体：香川県	車道の狭窄による速度抑制により、 走行車両と歩行者及び走行車両と自転車の 相互衝突事故を防止	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="598 1153 1133 1859">  <p>外側線の移動</p> </div> <div data-bbox="598 392 1133 1097">  <p>車両通行空間を狭くして、 速度抑制効果</p> </div> </div> <div data-bbox="1197 985 1308 1534" style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 路肩の拡幅により 自転車・歩行者通行空間を確保 </div>
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外側線の拡幅に十分な道路幅員を必要とする ・ 生活道路で効果的な対策である 	

◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-4.カラー化（交差点）</p>	<p>対策目的： 分離・認識・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>実施対象：交差点・単路部・その他（ 期待される効果：「クルマ対歩行者」「自転車対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点</p>	
<p>導入事例：香川県高松市（常盤新町） 実施主体：高松市</p>	<div data-bbox="630 1176 1161 1877" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="418 232 571 987" data-label="Text"> <p>交差点の視覚化により、 走行車両・走行自転車・横断歩行者の 相互衝突事故を防止</p> </div> <div data-bbox="598 309 1161 1064" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1098 232 1337 918" data-label="Text"> <p>～交差点部カラー舗装の効果～ （「事故多発」文字表示/手前） 八橋川西（琴浦町） 平均走行速度 4.0km/h減少 一時停止率 8.4p増加 中国地方整備局HPより</p> </div>	
<p>留意事項</p>	<p>・ 中心市街地、生活道路で効果的な対策である</p>	


◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-4.カラー化（交差点） 実施対象：交差点・単路部・その他（</p>	<p>対策目的：分離・認識・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>期待される効果：「クルマ対歩行者」「自転車対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点</p>	
<p>導入事例：島根県松江市（松江市役所周辺市道交差点） 実施主体：松江市</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="598 1187 1133 1892"> <p>カラー舗装で交差点の認識を高める</p> </div> <div data-bbox="598 235 1133 1086"> <p>交差点のカラー舗装に加え、 予告カラー舗装や路面表示を追加</p> </div> </div> <div data-bbox="414 235 566 996" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>交差点の視覚化により、 走行車両・走行自転車・横断歩行者の 相互衝突事故を防止</p> </div> <div data-bbox="1061 235 1332 918" style="border: 1px solid pink; border-radius: 10px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>～交差点部カラー舗装の効果～ （「事故多発」文字表示/内、減速路面表示(破線)、 横断歩道部カラー舗装） 西福原1丁目（米子市） 平均走行速度 4.8km/h減少 一時停止率 6.8p増加 中国地方整備局HPより</p> </div>		
<p>留意事項</p>	<p>・生活道路で効果的な対策である</p>	


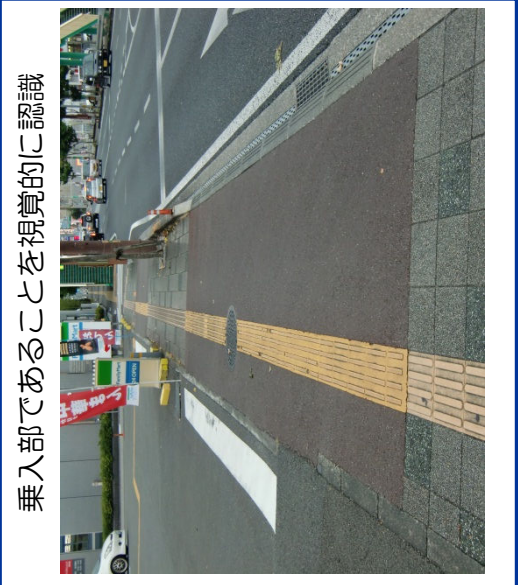
◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-4.カラー化（路肩） 実施対象：交差点・単路部・その他（</p>	<p>対策目的：（分離・認識）・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>期待される効果：「クルマ対自転車」「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：（高齢者）・（自転車）・交差点</p>	
<p>導入事例：島根県松江市（市道湯町玉造線） 実施主体：松江市</p> <div data-bbox="414 224 571 929" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p>路肩の視覚化により、 車両・自転車・歩行者の通行帯を 相互認識を向上させ、接触事故防止</p> </div> <div data-bbox="614 974 1145 1680" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="973 224 1332 918" style="border: 1px solid red; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>～事故防止に効果 カラー舗装の路側帯～ 昨年度から3カ年計画で進めている永石通りでは、 市道の両サイドを緑色に着色。近くに住む60代女 性は「カラー舗装してからは車が路側帯に入ってく ることが少なくなったり、以前のように歩行者が怖い思 いをすることがなくなったりと話す。カラー舗装部 分は歩行者用と認識させることで、生徒や学生が車 道にはみ出さなくなり、交通安全につながったとい う地区もある。 2011年08月03日大分合同新聞社</p> </div>		
<p>留意事項</p>	<p>・ 中心市街地、生活道路、観光道路で効果的な対策である</p>	


◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

事故対策	対策メニュー：1-4.カラー化（路肩） 実施対象：交差点・単路部・その他（	対策目的：（分離・認識・速度抑制）
効果	期待される効果：「クルマ対自転車」「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：（高齢者）・（自転車）・交差点	
導入事例：香川県三豊市、多度津町ほか 実施主体：香川県、多度津町ほか	<div data-bbox="414 224 571 929" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> 路肩の視覚化により、 車両・自転車・歩行者の通行帯を 相互認識を向上させ、接触事故防止 </div> <div data-bbox="587 1393 1161 1832">  </div> <div data-bbox="1165 1393 1268 1832" style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> 路肩をカラー舗装により、 視覚的に分離 </div>	<div data-bbox="587 645 944 1160">  </div> <div data-bbox="949 645 1050 1160" style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> 路肩をカラー舗装により、 視覚的に分離 </div> <div data-bbox="1077 224 1332 1236" style="border: 1px solid red; padding: 10px;"> ～事故防止に効果 カラー舗装の路側帯～ 昨年度から3カ年計画で進めている永石通りでは、市道の両サイドを緑色に着色。近くに住む60代女性性は「カラー舗装してからは車が路側帯に入ってくるものがなくなり、以前のように歩行者が怖い思いをすることがなくなっただ」と話す。カラー舗装部分は歩行者用と認識させることで、生徒や学生が車道にはみ出さなくなり、交通安全につながったという地区もある。 2011年08月03日大分合同新聞社 </div>
留意事項	・生活道路で効果的な対策である	

◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-4.カラー化（乗入部） 実施対象：交差点・単路部・その他（</p>	<p>対策目的：分離・認識・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>期待される効果：「クルマ対自転車」「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点</p>	
<p>導入事例：高知県高知市（県道北本町領石線） 実施主体：高知県</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="598 1097 1157 1848">  </div> <div data-bbox="598 369 1117 952">  </div> </div> <div data-bbox="414 224 566 929" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>路肩の視覚化により、 車両・自転車・歩行者の通行帯を 相互認識を向上させ、接触事故防止</p> </div> <div data-bbox="598 436 646 884" style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>乗入部であることを視覚的に認識</p> </div> <div data-bbox="1189 1097 1292 1848" style="border: 1px solid blue; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>乗入部のカラー舗装により、 行者・自転車にも注意を喚起</p> </div>		
<p>留意事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線道路で効果的な対策である 		

◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-4.カラー化（歩行者自転車道） 実施対象：交差点・単路部・その他（</p>	<p>対策目的：分離・認識・速度抑制）</p>
<p>効果</p>	<p>期待される効果：「クルマ対自転車」「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点</p>	
<p>導入事例：香川県高松市（観光通り） 実施主体：香川県</p>		
<div style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p>歩行者通行帯・自転車通行空間を視覚的に分離し、 走行自転車・横断歩行者の 相互衝突事故を防止</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 2px solid blue; padding: 5px; text-align: center;"> <p>カラー舗装で歩行者・自転車の 通行帯を視覚的に分離</p> </div>  <div style="border: 2px solid blue; padding: 5px; text-align: center;"> <p>歩道内の歩行者と自転車の 相互衝突を防止</p> </div> </div>		
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通行帯分離にあたり、十分な歩行者通行帯幅員・自転車通行空間の幅員を必要とする ・ 幹線道路で効果的な対策である 	

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-4.カラー化（レーン毎） 実施対象：交差点・単路部・その他（</p>	<p>対策目的：分離・認識・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>期待される効果：「クルマ対クルマ」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点</p>	
<p>導入事例：島根県松江市（くにびき大橋南詰交差点） ：高松市（国道11号東バイパス） 実施主体：島根県、国土交通省</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="414 224 571 974" style="border: 2px solid red; border-radius: 15px; padding: 10px; background-color: #fff9c4;"> <p>レーンで視覚的に分離することにより、 交差点付近での相互衝突事故を防止</p> </div> <div data-bbox="571 1429 1332 1953"> </div> <div data-bbox="641 1003 821 1393" style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px;"> <p>カラー舗装で左折、右折 レーンを視覚的に分離</p> </div> <div data-bbox="614 302 790 907" style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px;"> <p>別色カラー標識で注意喚起</p> </div> <div data-bbox="782 302 1184 900"> </div> <div data-bbox="1189 1003 1295 1393" style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px;"> <p>交差点内も右折レーン カラー舗装が伸びている</p> </div> <div data-bbox="1204 302 1311 900" style="border: 1px solid blue; border-radius: 10px; padding: 5px;"> <p>別色カラー舗装でレーンを視覚的に分離</p> </div> </div>		
<p>留意事項</p>	<p>・ 幹線道路で効果的な対策である</p>	




◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-4.カラー化（右折レーン）</p>	<p>対策目的：（分離）・（認識）・（速度抑制）</p>
<p>効果</p>	<p>実施対象：（交差点）・（単路部）・ その他（ 期待される効果：「クルマ対クルマ」事故発生件数の減少 効果の対象：（高齢者）・ 自転車 ・ 交差点</p>	
<p>導入事例：香川県高松市（県道円座香南線） 実施主体：香川県</p>		
<div data-bbox="414 235 566 1086" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> <p>右折レーンを認識することにより、 右折車両相互接触事故を防止</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <div data-bbox="1204 907 1316 1512" style="border: 1px solid blue; padding: 5px; text-align: center;"> <p>別色カラー舗装でレーンを視覚的に分離</p> </div>		
<p>留意事項</p>	<p>・ 幹線道路で効果的な対策である</p>	

◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-4.カラー化（歩道前）</p>	<p>対策目的： 分離・認識・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>実施対象：交差点・単路部・その他（ 期待される効果：「クルマ対歩行者」「クルマ対自転車」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点</p>	
<p>導入事例：鳥取県米子市（中心市街地）、栃木県宇都宮市 実施主体：国土交通省、鳥取県、宇都宮市</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> <p>右左折車両と横断中の 歩行者・自転車との衝突事故を防止</p> </div> <div style="text-align: center;"> </div> </div>		
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大きい交差点など、速度が高い場合に効果的である ・ 幹線道路で効果的な対策である 	



◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

事故対策	対策メニュー：1-4.カラー化（一時停止） 実施対象：交差点・単路部・その他（	対策目的：分離・認識・速度抑制
効果	期待される効果：「クルマ対歩行者」「クルマ対自転車」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点	
導入事例：香川県高松市（中心市街地） 実施主体：高松市	<div data-bbox="414 224 571 1093" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> 一時停止の認識を高め、クルマと歩行者・自転車の衝突事故を防止 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="657 1332 1024 1886">  <p>カラー舗装で一時停止の認識を高める</p> </div> <div data-bbox="657 698 1024 1187">  <p>路面表示で一時停止の注意喚起</p> </div> <div data-bbox="593 362 917 676">  <p>カラー舗装で一時停止の認識を高める</p> </div> </div> <div data-bbox="1168 224 1332 833" style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 導入効果：事故発生件数（一方通行交差） （丸亀商店街：国道11号～三越） H21年：6件 → H24年：2件 資料）警察データ </div>	
留意事項	・ 中心市街地、生活道路で効果的な対策である	

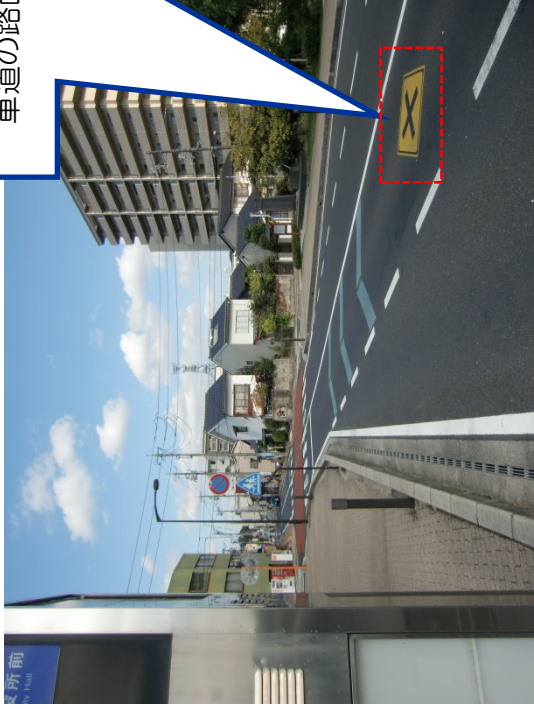
◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-5.法定外標示（マーク・文字）</p>	<p>対策目的： 分離・認識・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>実施対象： 交差点 ・ 単路部 ・ その他（ 期待される効果：「クルマ対自転車」「自転車対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象： 高齢者 ・ 自転車 ・ 交差点</p>	
<p>導入事例：香川県高松市（県道中徳三谷高松線） 実施主体：香川県警</p>		
<div style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> <p>法定外標示により、 より効果的に一旦停止を注意喚起</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;"> <p>高輝度標識の採用</p> </div>		
<div style="border: 1px solid red; padding: 10px;"> <p>～死亡事故ワースト脱出へ／高輝度標識を整備～ 自転車を対象にした一時停止標識を交差点2061カ所に初めて導入。死亡事故のワースト脱出を目指す。 同課によると、愛知県では標識の設置区間で自転車事故が未設置区間よりも2割弱少ない結果が出ているという。 2012/02/15四国新聞</p> </div>		
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車から認識しやすい箇所に設置が必要である ・ 中心市街地、生活道路で効果的な対策である 	

◆交通事故対策事例【ハード/区画】

事故対策	対策メニュー：1-5.法定外標示（マーク・文字） 実施対象：交差点・単路部・その他（	対策目的：分離・認識・速度抑制
効果	期待される効果：「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点	
導入事例：香川県高松市（上天神西交差点） 実施主体：国土交通省		
<div style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> 法定外標示により、歩行者注意の注意喚起をより効果的に </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">   </div> <p style="text-align: right; margin-right: 50px;">歩行者に注意喚起</p>		
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 認識しやすい場所への設置が必要である ・ 幹線道路で効果的な対策である 	



◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

事故対策	対策メニュー：1-5.法定外標示（マーク・文字） 実施対象：交差点・単路部・その他（	対策目的：分離・認識・速度抑制
効果	期待される効果：「クルマ対クルマ」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点	
導入事例：島根県松江市（松江市役所周辺市道交差点） 実施主体：松江市		
<div style="border: 2px solid orange; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 法定外標示（マーク）により、より効果的に交差点があることを注意喚起 </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 法定外標示（マーク）により、より効果的に交差点があることを注意喚起 </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> 車道の路面表示により交差点を予告 </div> </div> </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px; text-align: center;"> 路面表示（マーク）による交差点の注意喚起 </div>		
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ マークなどの分かりやすい表示が必要である ・ 中心市街地、生活道路で効果的な対策である 	

◆交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-5.法定外標示（マーク・文字）</p>	<p>対策目的： 分離・認識・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>実施対象：交差点・単路部・その他（ 期待される効果：「クルマ対クルマ」事故発生件数の減少 効果の対象： 高齢者・自転車・交差点</p>	
<p>導入事例：島根県松江市（中心市街地） 実施主体：松江市</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="566 1585 853 1966"> </div> <div data-bbox="702 1070 1189 1713"> </div> <div data-bbox="702 295 1189 936"> </div> </div> <div style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%; text-align: center;"> <p>法定外標示（進入禁止）により、より効果的に一方通行を注意喚起</p> </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 60%; text-align: center;"> <p>一方通行の進入禁止を路面表示</p> </div>		
<p>留意事項</p>	<p>・中心市街地、生活道路で効果的な対策である</p>	

◆交通事故対策事例【ハード/区画】

事故対策	対策メニュー：1-5.法定外標示（マーク・文字）	対策目的： 分離・ 認識 ・速度抑制
効果	実施対象： 交差点 ・単路部・その他（ 期待される効果：「クルマ対クルマ」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・ 交差点	
導入事例：島根県松江市（武家屋敷通り） 実施主体：島根県	<div data-bbox="414 235 571 1093" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> 見通しの悪い道路において、 より効果的に交差点があることを注意喚起 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="657 1227 1145 1870">  </div> <div data-bbox="1173 1227 1268 1870" style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> 交差点があることを路面表示 </div> <div data-bbox="641 369 1161 1057">  </div> </div>	
留意事項	・ 中心市街地、生活道路で効果的な対策である	

◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

事故対策	対策メニユー：1-5.法定外標示（マーク・文字）	対策目的： 分離・ 認識 ・速度抑制
	実施対象： 交差点 ・単路部・その他（	）
効果	期待される効果：「クルマ対歩行者」「クルマ対自転車」事故発生件数の減少	
	効果の対象： 高齢者 ・ 自転車 ・ 交差点	

導入事例：東京都、香川県高松市
 実施主体：一

歩行者、自転車の交差点における一時停止を
 路面表示によって認識を向上



一時停止が必要であることを路面表示
 （東京都）



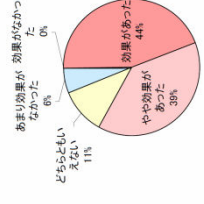
歩行者の一時停止を
 促す路面表示（高松市）



～歩行者への注意喚起
 路面プレート設置～

- ・南平岸地区、桑園地区
 「効果があった」、
 「やや効果があった」
 合わせて約85%が
 効果を実感

桑園小学校の交差点の交差点に注意喚起の路面標示が
 設置され、安全に横断できるようになりましたか？




路面プレート設置に関するチェックシート
 (H19年度 桑園地区)

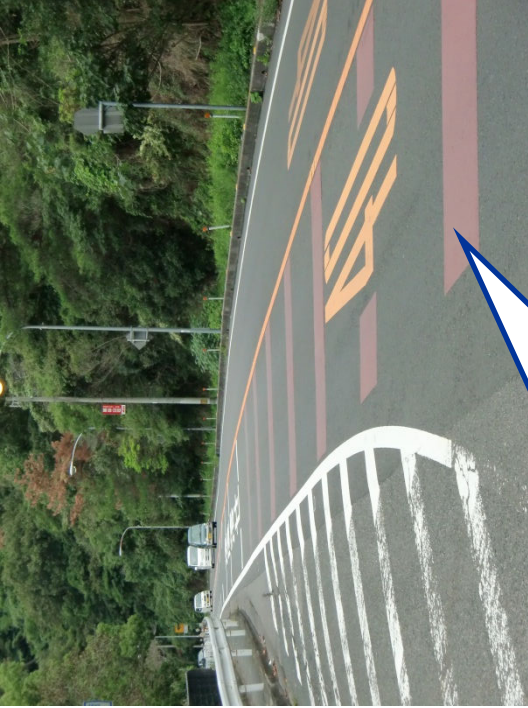

札幌市のあんしん歩行エリアHP

留意事項 ・ 中心市街地、生活道路で効果的な対策である

◆交通事故対策事例【ハード/区画】

事故対策	対策メニュー：1-6.段差カラー舗装	対策目的：分離・認識・速度抑制
効果	実施対象：交差点・単路部・その他（ 期待される効果：「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点	
導入事例：香川県高松市（市道） 実施主体：高松市	 <p>交差点手前の段差カラー舗装により速度抑制</p>   <p>段差カラー舗装により、事前に進行方向にある走行環境の変化をより効果的にドライバーへ情報提供</p>	
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・一時停止交差点で効果的である ・中心市街地、生活道路で効果的な対策である 	

◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-6.段差カラー舗装 実施対象：交差点・単路部・その他（ ） 期待される効果：「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点</p>	<p>対策目的：分離・認識・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>導入事例：香川県高松市（県道川東高松線） 実施主体：香川県</p> <div style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>段差カラー舗装により、 事前に進行方向にある走行環境の変化を より効果的にドライバーへ情報提供</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>段差カラー舗装により 視認性向上</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>段差カラー舗装により 速度抑制</p> </div> </div>	
<p>留意事項</p>	<p>・クランク箇所など、線形のよい路線における急カーブにおいて効果的である</p>	

事故対策	対策メニュー：1-7.視線誘導標 実施対象：交差点・ 単路部 ・その他（ ） 期待される効果：「車両単独」「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象： 高齢者 ・自転車・交差点	対策目的：分離・ 認識 ・速度抑制
効果	<p>導入事例：香川県高松市（県道中徳三谷高松線） 実施主体：香川県</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="550 1467 917 2004">  <p>中央分離帯</p> </div> <div data-bbox="566 918 909 1377">  <p>歩車道境界</p> </div> <div data-bbox="582 302 917 716">  <p>視線誘導標により、 車両逸脱による車両単独事故や 歩行者衝突事故を防止</p> </div> <div data-bbox="917 1467 1332 2004">  </div> <div data-bbox="917 918 1332 1444">  </div> <div data-bbox="917 302 1332 840">  <p>ガードレール上</p> </div> </div>	
留意事項	・夜間、照明の少ない路線で効果的である	

◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-8.ハンブ</p>	<p>対策目的： 分離・認識・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>実施対象：交差点・単路部・その他（ 期待される効果：「クルマ対歩行者」「クルマ対自転車」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点</p>	
<p>導入事例：千葉県鎌ヶ谷市 実施主体：鎌ヶ谷市</p>  <p>ハンブの予告</p>  <p>安心歩行エリアを設定し、カラー舗装、ハンブにより速度抑制</p> 	<p>速度超過による、走行車両と歩行者及び自転車の相互衝突事故を防止</p>	<p>導入効果：人身事故発生件数 H14年：24件 → H23年：3件 資料) 毎日新聞 2012年11月1日 東京タリ</p>
<p>留意事項</p>	<p>・ 中心市街地、生活道路で効果的な対策である</p>	

◆ 交通事故対策事例【ハード/区画】



<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-8.ハンブ (イメージ) 実施対象：交差点・単路部・その他 ()</p>	<p>対策目的： 分離・認識・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>期待される効果：「クルマ対クルマ」「クルマ対自転車・歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点</p>	
<p>導入事例：香川県綾川町 実施主体：綾川町</p>		
<p>速度超過による、 走行車両相互と走行車両と歩行者及び自転車の 相互衝突事故を防止</p>		
<p>導入(H23.12.20)後の効果 (当該箇所) 過去1年 事故総数：4件 死亡事故：1件 H24.11まで → 事故総数：1件 → 死亡事故：0件 資料) 高松西警察署資料</p>		
<p>留意事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地、生活道路で効果的な対策である 		



イメージハンブにより速度抑制



◆交通事故対策事例【ハード/区画】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：1-9.センターライン削除 実施対象：交差点・単路部・その他（速度抑制）</p>	<p>対策目的：分離・認識・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>期待される効果：「クルマ対自転車」「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点</p>	
<p>導入事例：島根県松江市（武家屋敷通り） 実施主体：島根県</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="609 1444 893 1886" style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> <p>センターライン削除</p> </div> <div data-bbox="667 1176 1200 1886">  </div> <div data-bbox="1200 1444 1300 1886" style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> <p>事前予告の路面表示</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="418 228 571 1093" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px;"> <p>センターライン削除による速度抑制により、 走行車両と歩行者及び走行車両と自転車の 相互衝突事故を防止</p> </div> <div data-bbox="667 340 1200 1048">  </div> <div data-bbox="1145 654 1248 1093" style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> <p>自転車走行空間の創出</p> </div> </div>		
<p>留意事項</p>	<p>・ 中心市街地、生活道路で効果的な対策である</p>	