


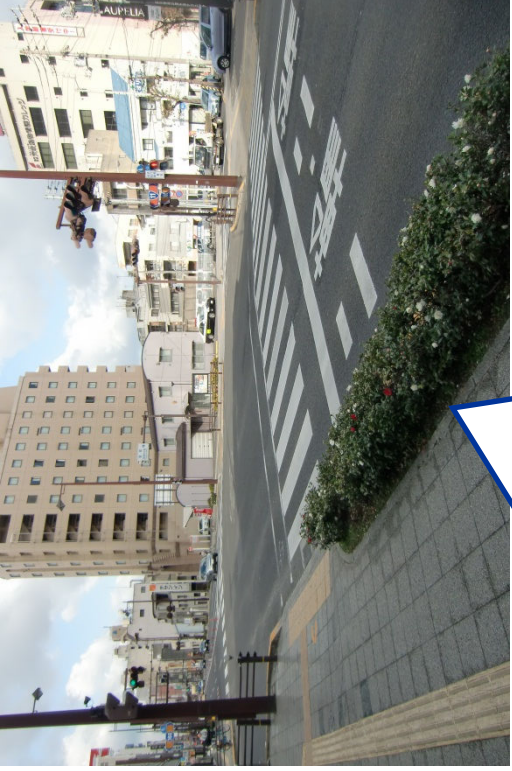


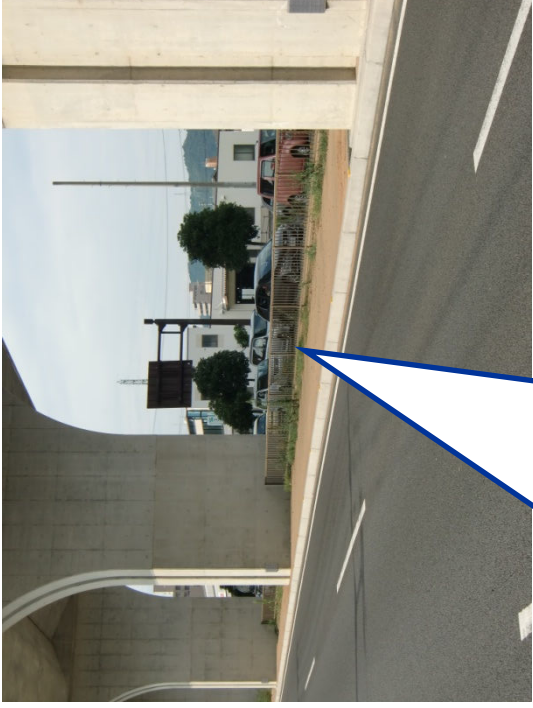
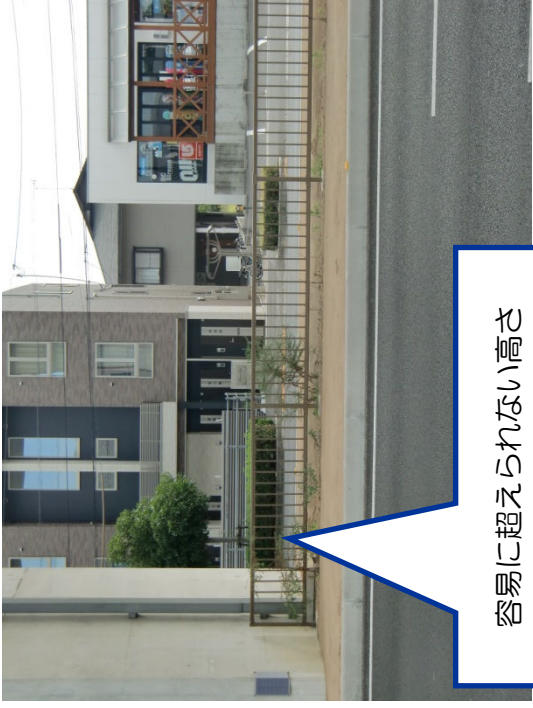
◆交通事故対策事例【ハード/区画】

事故対策	対策メニュー：1-10.路面の石畳化 実施対象：交差点・ 单路部 ・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」事故発生日数の減少 効果の対象： 高齢者 ・自転車・交差点	
導入事例：香川県高松市（伏石神社参道） 実施主体：高松市	<div style="border: 2px solid red; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> 石畳による認識を向上して速度抑制し、 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>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>石畳舗装により、速度抑制効果</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>		
留意事項	・石畳導入に相応しい場所に限られる	

◆交通事故対策事例【ハード/柵】

事故対策	対策メニュー：2-1.歩道の分離柵（ポール）	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：「クルマ対乱横断歩行者」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（中心市街地） 実施主体：国土交通省		
<div style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> 分離柵により、車両と歩行者を物理的に分離し、事故防止 </div>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>斜め横断を抑止する分離柵</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>斜め横断を抑止する植樹</p> </div> </div>		
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 斜め横断歩行者が多い交差点（学校付近）で効果的である ・ 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/柵】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：2-2.中央分離帯上の柵 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：「クルマ対乱横断歩行者」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（国道11号；東バイパス） 実施主体：国土交通省</p>		
<div style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p>歩行者・自転車の乱横断禁止により、 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 style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>中央分離帯に柵をすることで、 乱横断を防ぐ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>容易に超えられない高さ</p> </div> </div>		
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近傍に安全に渡れる横断施設があることを必要とする ・ 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/柵】

事故対策	対策メニュー：2-2.中央分離帯上の柵 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：「クルマ対乱横断歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象： 高齢者 ・自転車・交差点	
<p>導入事例：香川県高松市（中央通り；ゆめタウン付近） 実施主体：国土交通省</p> <div style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> 歩行者・自転車の乱横断禁止により、 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>  <p style="text-align: center;">簡易な柵の事例</p> <div style="border: 2px solid blue; padding: 10px; margin: 10px 0;"> 中央分離帯に柵をすることで、乱横断を防ぐ </div>		
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近傍に安全に渡れる横断施設があることを必要とする ・ 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/柵】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：2-2.中央分離帯上の柵 実施対象：交差点・単路部・その他（ ） 期待される効果：「クルマ対乱横断歩行者」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（栗林公園付近） 実施主体：国土交通省</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <div style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p>歩行者・自転車の乱横断禁止により、 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 style="border: 1px solid blue; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p>中央分離帯に柵をすることで、乱横断を防ぐ</p> </div>	
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近傍に安全に渡れる横断施設があることを必要とする ・ 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/形状】

事故対策	対策メニュー：3-1.立体化	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)	
導入事例：香川県高松市（中央通り：番町交差点） 実施主体：国土交通省	<div data-bbox="414 228 571 1003" style="border: 2px solid red; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> 交差点に進入する車両と 自転車・歩行者を分離することにより、 車両と自転車・歩行者の相互接触事故を防止 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="614 1198 1145 1904">  <div data-bbox="1173 1249 1279 1848" style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 5px;"> 交差点を横断する自転車及び歩行者を 地下道によりクルマから分離 </div> </div> <div data-bbox="614 362 1145 1068">  <div data-bbox="1173 414 1279 1003" style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 5px;"> 地下道利用に際しては、 昇降機の設置によりバリアフリー化 </div> </div> </div>	
留意事項	・立体化による通行帯分離にあたり、十分な歩道幅員を必要とする ・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/形状】

事故対策	対策メニュー：3-1.立体化 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」、「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)	
導入事例：香川県高松市（国道11号東BP：上天神交差点） 実施主体：国土交通省 <導入後>		
<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> 右左折車と直進車の分離により、 車両相互接触事故を防止 </div>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="630 974 1141 1646">  </div> <div data-bbox="630 257 1141 940">  </div> </div> <div data-bbox="965 1612 1276 2016" style="margin-top: 10px;">  </div> <div data-bbox="1165 638 1268 1265" style="margin-top: 10px; border: 1px solid blue; padding: 5px; text-align: center;"> 交差点を直進するクルマと 右左折するクルマを分離 </div>		
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 立体化による通行帯分離にあたり、十分なアプローチ空間の確保を必要とする ・ 幹線道路で効果的である 	

◆ 交通事故対策事例【ハード/形状】

事故対策	対策メニュー：3-2.歩道の歩転分離 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：「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	
導入事例：香川県高松市（中央通り） 実施主体：国土交通省	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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="614 1176 1149 1881">  <p style="border: 1px solid blue; padding: 5px;">歩道における 自転車・歩行者通行帯を分離</p> </div> <div data-bbox="614 291 1149 1064">  <p style="border: 1px solid blue; padding: 5px;">カラー化により自転車・歩行者通行帯の視認性向上</p> </div> </div> <div data-bbox="1173 224 1332 840" style="border: 1px solid #FF0000; padding: 10px; margin-top: 10px;"> 導入効果：中央通りの通行帯の順守率 （自転車利用） 整備前：42% → 整備1年後：89% 資料) アンケート結果 </div>
留意事項	・ 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	

◆交通事故対策事例【ハード/形状】

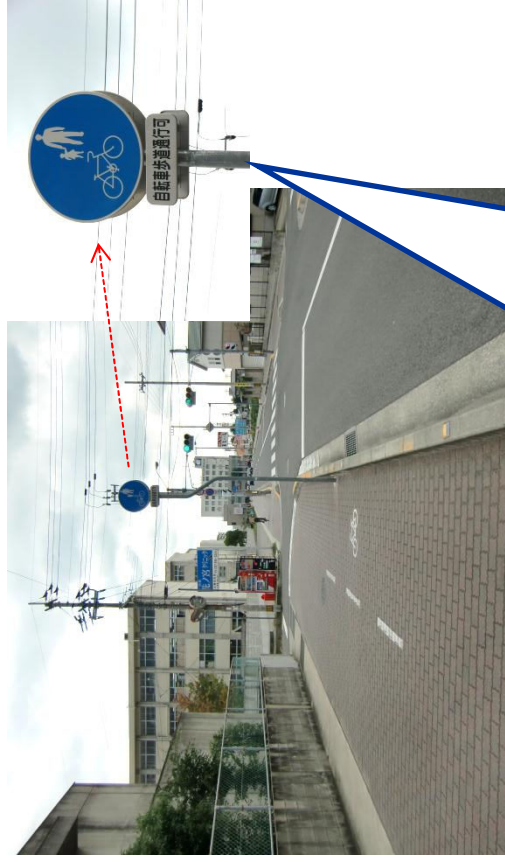
事故対策	対策メニュー：3-2.歩道の歩転分離 実施対象：交差点・単路部・その他（	対策目的：（分離・認識・速度抑制）
効果	期待される効果：「自転車対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：（高齢者）・（自転車）・交差点	
導入事例：香川県高松市（観光通り） 実施主体：香川県	歩行者通行帯・自転車通行空間を視覚的に分離し、 走行自転車・横断歩行者の 相互衝突事故を防止	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="646 1187 1189 1892">  <p style="border: 1px solid blue; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">歩道における 自転車・歩行者通行帯を分離</p> </div> <div data-bbox="598 257 1189 1086">  <p style="border: 1px solid blue; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">カラー化により視認性向上</p> </div> </div>
留意事項	<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 	

◆ 交通事故対策事例【ハード/形状】

事故対策	対策メニユー： 3-2.歩道の歩転分離	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： 「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	

導入事例： 香川県高松市（高松第一高付近）
実施主体： 高松市

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



歩道における自転車通行可



歩道における自転車通行を誘導

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/形状】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：3-3.歩道確保 実施対象：交差点・単路部・その他（分離・認識・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：香川県さぬき市（国道11号：志度） 実施主体：国土交通省 < 施工中 ></p>		
<p>車両と歩行者を分離することにより、 車両と歩行者の相互接触事故を防止</p>		
<p>歩道設置により車道より分離</p> <p>歩道設置により車道より分離</p> <p>歩道設置により車道より分離</p> <p>導入効果：歩道整備区間の事故発生件数 （県道牟礼中新線：上福岡～洲端） H21年：32件 → H24年：19件 資料）警察庁一タ</p>		
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> 歩行空間の用地確保を必要とする 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/形状】

事故対策	対策メニュー：3-4.バスレーン（専用） 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：「バス対クルマ」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：広島県広島市（国道183号祇園大橋北周辺） 実施主体：広島県		
バスの定時性確保 専用・優先レーンを設けることで、必然的に速度が不規則になるバスの後ろからの衝突事故を防止		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>朝の通勤時間帯が バス専用レーン</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  <p>夕方の帰宅時間帯が バス専用レーン</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>		
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・バスレーン確保にあたり、十分な車線数を必要とする ・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/形状】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：3-4.バスレーン（優先） 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：「バス対クルマ」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（中央通り） 実施主体：国土交通省</p>		
<p style="text-align: center;">バスの定時性確保</p> <p style="text-align: center;">専用・優先レーンを設けることで、 必然的に速度が不規則になるバスの 後ろからの衝突事故を防止</p> <p style="text-align: center;">＜下り＞</p>		
<p style="text-align: center;">＜上り＞</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="715 1205 1209 1863">  <p style="text-align: center;">朝ピーク時が バス優先レーン</p> </div> <div data-bbox="715 369 1209 1025">  <p style="text-align: center;">タピーク時が バス優先レーン</p> </div> </div>		
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バスレーン確保にあたり、十分な車線数を必要とする ・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/形状】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：3-4.バスレーン（優先） 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：「バス対クルマ」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（観光通り） 実施主体：香川県</p>		
<p>バスの定時性確保 専用・優先レーンを設けることで、 必然的に速度が不規則になるバスの 後ろからの衝突事故を防止</p>		
<p><上り></p>		
 <p>朝ピーク時が バス優先レーン</p>		
<p><下り></p>		
 <p>夕ピーク時が バス優先レーン</p>		
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バスレーン確保にあたり、十分な車線数を必要とする ・幹線道路で効果的な対策である 	


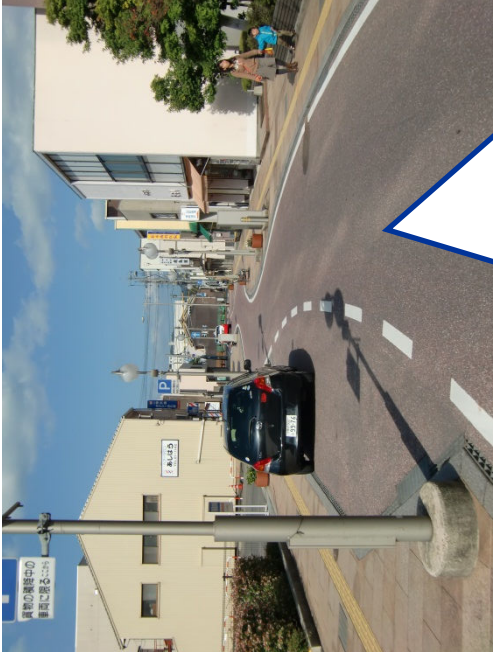
◆ 交通事故対策事例【ハード/形状】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：3-5.車線の再配分 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：香川県高松市（東山崎町交差点） 実施主体：国土交通省</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="630 1438 737 1881"> <p>左折交通が多い</p>  </div> <div data-bbox="630 622 737 1066"> <p>第1レーンを「直左」→「左折」に再配分</p>  </div> </div> <div style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p>交通需要に応じた車線の再構成を行うことにより、スムーズな交通流となり、車両相互衝突事故を防止</p> </div>		
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車線再配分にあたり、十分な交差点の交通容量を必要とする ・ 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/形状】

事故対策	対策メニュー：3-6.クラック化 実施対象：交差点・ 単路部 ・その他（ 速度抑制 ）	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：高知県高知市（中心市街地） 実施主体：高知市	あえてクラックとすることで速度を抑制し、 クルマと歩行者・自転車の接触事故を防止	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>クラック化することで速度が抑制される</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>自動車の速度抑制により、 歩車共存が可能となる</p> </div> </div>
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者や自転車の多い地区などで効果が高い ・中心市街地で効果的な対策である 	

◆交通事故対策事例【ハード/形状】

事故対策	対策メニュー：3-7.スラローム	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」「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：島根県松江市（中心市街地） 実施主体：松江市	 <p>S字化することで速度が抑制される</p>	 <p>自動車の速度抑制により、歩車共存が可能となる</p>
留意事項	・歩行者や自転車の多い、中心市街地などで効果が高い	

◆交通事故対策事例【ハード/形状】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：3-8.コンパクト化 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>対策目的： 分離・(認識)・(速度抑制)</p>
<p>効果</p>	<p>導入事例：香川県丸亀市（原田西交差点） 実施主体：国土交通省</p>  <p>ゼブラにより交差点をコンパクトにし、速度抑制を図ることで事故発生を防止</p> <p>巻き込みゼブラにより、交差点をコンパクトに</p>	
<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/形状】

事故対策	対策メニュー：3-8.コンパクト化	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」「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 ）	

導入事例：香川県観音寺市（国道11号：十三塚交差点）
実施主体：国土交通省

ゼブラにより交差点をコンパクトにし、
速度抑制を図ることで事故発生を防止



左折後の歩行者への
注意喚起を法定外表示



ゼブラの先に路面表示による
注意喚起を合わせている




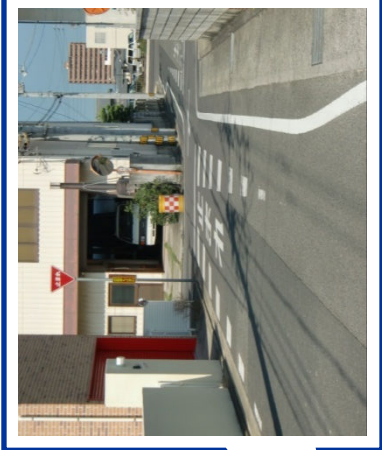
巻き込みゼブラにより、
交差点をコンパクトに




留意事項 ・ 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/形状】

事故対策	対策メニュー：3-8.コンパクト化	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：「クルマ対交差点横断歩行者」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（県道三木国分寺線中間町交差点） 実施主体：香川県		
<div data-bbox="414 224 566 974" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> ゼブラにより交差点をコンパクトにし、 速度抑制を図ることで事故発生を防止 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">   </div> <div data-bbox="1204 761 1308 1467" style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 20px; text-align: center;"> 巻き込みゼブラにより、交差点をコンパクトに </div>		
留意事項	・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/形状】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：3-9.生活道路の狭窄 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」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>通行帯を狭くすることで、車両の速度抑制につながり、 車両と自転車・歩行者の相互接触事故を防止</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px; width: fit-content;"> 生活道路を狭くし速度抑制 </div> <div style="border: 1px solid red; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>～イメージ狭さく～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西野、発寒地区 ・「効果があった」、「やや効果があった」合わせて約93%が効果を実感 <p>発表第1号線に関するアンケートシート (H19年度 連絡協議会発寒現地見学会)</p> <p>札幌市のあんしん歩行エリアHP</p> </div>		
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・十分な車道幅員・歩道幅員が確保できない路線においても効果的 ・生活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：3-10.中央分離帯の閉塞 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：香川県坂出市（国道11号） 実施主体：国土交通省</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="550 1556 893 1982"> <p>中央分離帯の閉塞予告看板</p>  </div> <div data-bbox="670 996 1109 1534"> <p>中央分離帯の閉塞前</p>  </div> <div data-bbox="941 1556 1276 1982"> <p>歩行者迂回ルートの表示看板</p>  </div> </div> <div style="margin-top: 20px;"> <p>自動車のUターン禁止により、 車両相互の追突事故を防止</p> </div> <div style="margin-top: 20px;"> <p>中央分離帯を土のうで 閉塞し、乱横断を防ぐ</p> </div> <div style="margin-top: 20px; border: 1px solid red; padding: 5px;"> <p>～中央分離帯の閉塞の効果～ 一般国道1号安城市（知立団地入口～今本町西） ・交通事故発生件数 （実施前）平成11年～14年（4年間）：28件 平成15年：21件（うち3件死亡事故） （実施後）平成16年：3件へ大幅に減少 国土交通省HPより</p> </div>		
<p>留意事項</p>	<p>・ 近傍に安全に渡れる横断施設があることを必要とする ・ 幹線道路で効果的な対策である</p>	

◆ 交通事故対策事例【規制／規制】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：4-1.商店街通行禁止（時間帯）</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）（商店街アーケード）</p> <p>期待される効果：「歩行者対自転車」事故発生件数の減少</p> <p>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（南新町商店街） 実施主体：高松市</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="414 224 571 1064" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> <p>時間帯によってクルマを排除することで、 車両・自転車・歩行者の接触事故を防止</p> </div> <div data-bbox="598 1169 1129 1877">  </div> <div data-bbox="1157 1209 1264 1832" style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> <p>休日の午後は、 自転車は押して歩行しなければならない</p> </div> <div data-bbox="598 369 1129 1075">  </div> </div>		
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車の迂回路の確保や、沿道住民の理解・協力を必要とする ・ 中心市街地で効果的な対策である 	