




◆ 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（終日）</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）（商店街アークード）</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>（ ）</p>
<p>導入事例：香川県高松市（丸亀町商店街） 実施主体：高松市</p>		
<p>クルマ・自転車を排除することで歩行者の安全性を向上</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p>終日24時間、自転車は押して歩行しなければならぬ</p>		
<p>導入効果：社会実験時アンケート結果 規制の感想（歩行者） 「良い～やや良い」：93%（237人/255人）</p>		
<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 	

◆ 交通事故対策事例【規制／規制】

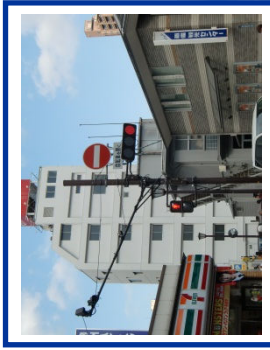

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：4-2.自転車の通行指導線 実施対象：交差点・単路部・その他（ ） 対策目的：（分離・認識・速度抑制）</p>
<p>効果</p>	<p>期待される効果：「クルマ対自転車」「自転車対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：（高齢者）・（自転車）・交差点</p>
<p>導入事例：香川県高松市（菊池寛通り） 実施主体：高松市</p>	<div data-bbox="414 604 571 1303" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-bottom: 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 data-bbox="641 1281 1177 1989">  <p style="border: 1px solid blue; padding: 5px; display: inline-block;">カラーラインで クルマと分離</p> </div> <div data-bbox="641 510 1177 1218">  <p style="border: 1px solid blue; padding: 5px; display: inline-block;">自転車専用空間の確保</p> </div> </div>
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車通行空間の確保が難しい路線で効果的である ・ 中心市街地、生活道路で効果的な対策である

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：4-2.自転車の通行指導線 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>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>
<p>導入事例：香川県高松市（大工町通り） 実施主体：高松市</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="582 1243 1050 1863">  <p>ブルーラインにより、 自転車通行空間を確保</p> </div> <div data-bbox="582 398 1050 1019">  <p>ブルーラインにより、 自転車通行空間を確保</p> </div> </div>	<p>導入効果：自転車の順守率 （大工町通り）</p> <p>①磨屋町 85% ②あいおい損保高松ビル前 83%</p>
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車通行空間の確保が難しい路線で効果的である ・ 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【施設／信号】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：5-1.歩車分離信号 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（県庁北交差点） 実施主体：香川県警</p> <div data-bbox="414 224 574 1220" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p>交差点の車両進入と歩行者横断を完全に分離することにより、 右左折車と横断歩行者の相互衝突等事故を防止</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="638 1142 1181 1848">  </div> <div data-bbox="582 291 1077 1064">  </div> </div> <div data-bbox="1077 224 1340 1008" style="border: 1px solid red; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>～歩車分離信号拡充へ 福岡県警、3ヶ年計画～ 県警の調査では歩車分離式の導入によって人身事故は約6割減っており、効果が期待される。県警によると、04～07年に運用を始めた歩車分離式信号67カ所で設置後6カ月間と前年同期を比較したところ、人身事故は約63%減少。特に歩行者と車両の接触事故は約92%減ったという。 2012/02/21付 西日本新聞夕刊</p> </div>	
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 信号現示を調整するにあたり、自動車混雑への影響がないことの確認を必要とする ・ 歩行者の多い中心市街地で効果的な対策である 	

◆ 交通事故対策事例【施設／信号】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニユー：5-2.信号制御の高度化（歩行者優先）</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」の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：岡山県岡山市（県庁前通り） 実施主体：岡山県警</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>イライラを減らし歩行者の信号無視を減らすことで、衝突事故を防止</p> </div> <div style="border: 2px solid pink; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p>朝約1,400人、夕方は約2,000人の歩行者のうち2～3割信号無視 →導入後、信号無視する歩行者が半減 NHKニュース 2012.3.12、NHK岡山ニュース</p> </div> <div style="border: 2px solid blue; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p>自動車交通量・歩行者交通量を感じし、歩行者の青時間を優先</p> </div>		
<p>留意事項</p>	<p>・歩行者横断交通量が多く、自動車交通量の変化が大きい交差点で有効である ・中心市街地で効果的な対策である</p>	

◆交通事故対策事例【施設／信号】

事故対策	対策メニユー：5-3.灯火のLED化	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（	）
	期待される効果：「クルマ対クルマ」「クルマ対歩行者・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（中央通り）
 実施主体：香川県警

LED化により視認性を高め、
 信号見落とし等による事故発生を防止

<昼間時>



<夜間時>



LEDにより昼間・夜間に問わず視認性が高い

留意事項

◆交通事故対策事例【施設／信号】

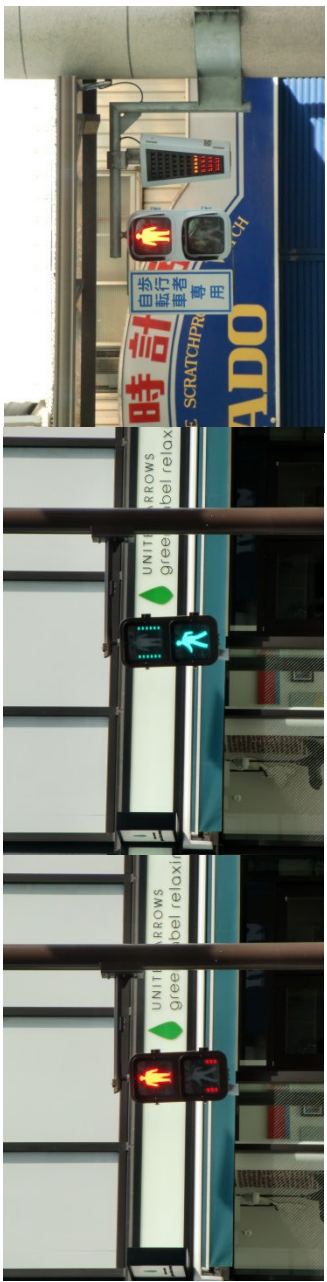
<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：5-3.灯火のLED化</p>	<p>対策目的： 分離・認識・速度抑制</p>
<p>効果</p>	<p>実施対象：交差点・単路部・その他（ 期待される効果：「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点</p>	
<p>導入事例：香川県高松市（太田駅周辺） 実施主体：香川県警</p> <div data-bbox="414 224 571 1064" style="border: 2px solid red; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p>夜間でも標識を認識し易くなり、 車両・自転車・歩行者の 出会い頭事故を防止</p> </div> <div data-bbox="630 1236 1136 1751" style="border: 2px solid blue; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">  </div> <div data-bbox="619 474 1152 1176" style="border: 2px solid blue; padding: 5px;">  </div> <div data-bbox="1193 788 1300 1482" style="border: 2px solid blue; padding: 10px; text-align: center;"> <p>LEDにより夜間でも認識</p> </div>		
<p>留意事項</p>	<p>・一時停止交差点で効果的</p>	

◆ 交通事故対策事例【施設／信号】

事故対策	対策メニュー：5-4.信号の待ち時間表示	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：「歩行者対クルマ」「自転車対クルマ」の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：香川県警

待ち時間が分かりやすく、
 イライラ防止による事故発生を抑制




待ち時間、青時間を
 模式化で表示



待ち時間、待ち時間を
 秒数で表示

留意事項 ・ 歩行者交通量が多い中心市街地で効果的な対策である

◆ 交通事故対策事例【施設／標識・標示】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：6-1.高輝度（案内板）</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」「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：香川県高松市（中央通り：上天神交差点付近） 実施主体：国土交通省</p> <div data-bbox="414 224 566 1019" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>高輝度にすることで、標識の視認性を高め、ドライバーに迅速かつ正確に情報提供</p> </div> <div style="text-align: center;">  </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【施設／標識・標示】

事故対策	対策メニユー：6-1.高輝度（標識）	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：香川県高松市（中心市街地）
 実施主体：香川県警

<昼間時>



<夜間時>

高輝度にすることで、標識の視認性を高め、
 ドライバーに迅速かつ正確に情報提供

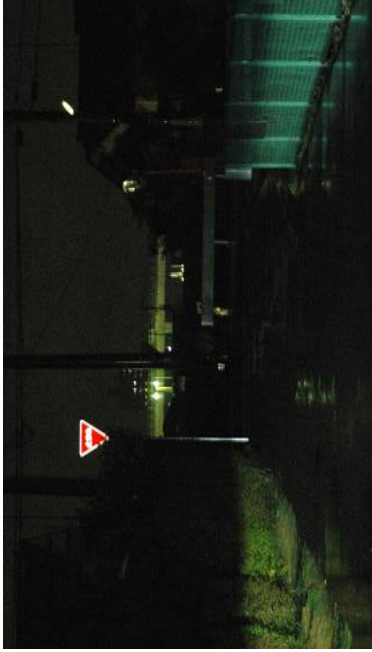

夜間の視認性が高い

～死亡事故ワースト脱出へ／高輝度標識を整備～
 県警は12年度に、光の反射率が高い高輝度の道路標識と道路標示を県内の交差点1993カ所に整備する。交差点の視認性を高め、出会い頭の衝突事故の抑止を図る。第一期工事（11年4～7月）で整備した交差点201カ所の人身事故件数を7～9月の3カ月間で比較すると、前年の50件から37件へと減少。このうち出会い頭事故は24件、夜間の事故は3件にとどまった。

2012年2月15日四国新聞

留意事項

◆ 交通事故対策事例【施設／標識・標示】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：6-1.高輝度（路面表示） 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：香川県高松市（永池中央公園） 実施主体：香川県警</p>		
<p>< 高輝度前 ></p>		
<p>< 高輝度後 ></p>		
<p>高輝度標識・標示整備後の人身交通事故発生状況 [4/1～10/31集計] 整備前 (H20～22) 整備後 (H24) 出会い頭事故 230件 → 146件 (-36.5%) その他の事故 114件 → 88件 (-22.8%) 全交差点事故 344件 → 234件 (-32.0%) 資料) 香川県警</p>		
<p>留意事項</p>	<p>66</p>	

高輝度にすることで、標識の視認性を高め、ドライバーに迅速かつ正確に情報提供

夜間の視認性が高い

◆ 交通事故対策事例【施設／標識・標示】

事故対策	対策メニュー：6-2.大型化（規制）	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	

標識を大型にすることで、
ドライバーに道路の走行条件を
迅速かつ正確に情報提供

導入事例：香川県高松市（国道11号、中央通り）
実施主体：国土交通省



留意事項

- ・ 標識設置場所の確保が必要である
- ・ 幹線道路で効果的な対策である

◆交通事故対策事例【施設／標識・標示】

事故対策	対策メニュー：6-2.大型化（注意喚起） 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（県道川東高松線）
 実施主体：香川県

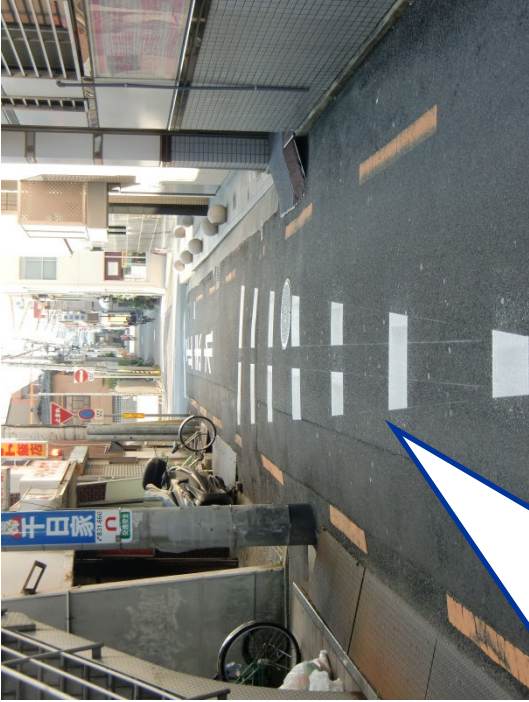
標識を大型にすることで、
 ドライバーに道路の走行条件を
 迅速かつ正確に情報提供




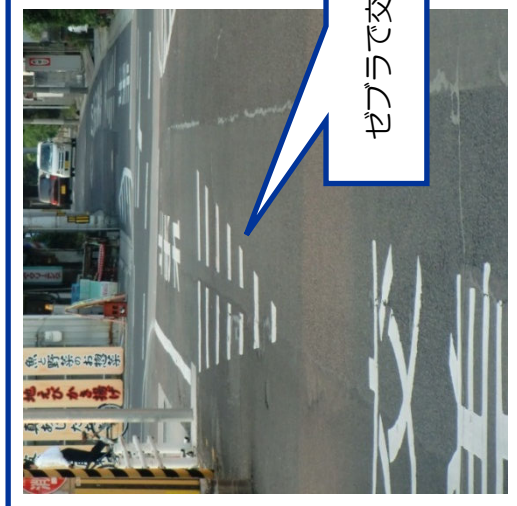
カーブの注意喚起標識

留意事項 ・ 標識設置場所の確保が必要である



◆交通事故対策事例【施設／その他】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：7-1.予告マーク 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・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：香川県警</p>		
<p>法定外標示により、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 style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>この先の交差点をゼブラによって予告</p> </div> </div>		
<p>留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 視認性の低い一時停止交差点手前で効果的である ・ 中心市街地、生活道路で効果的な対策である 	

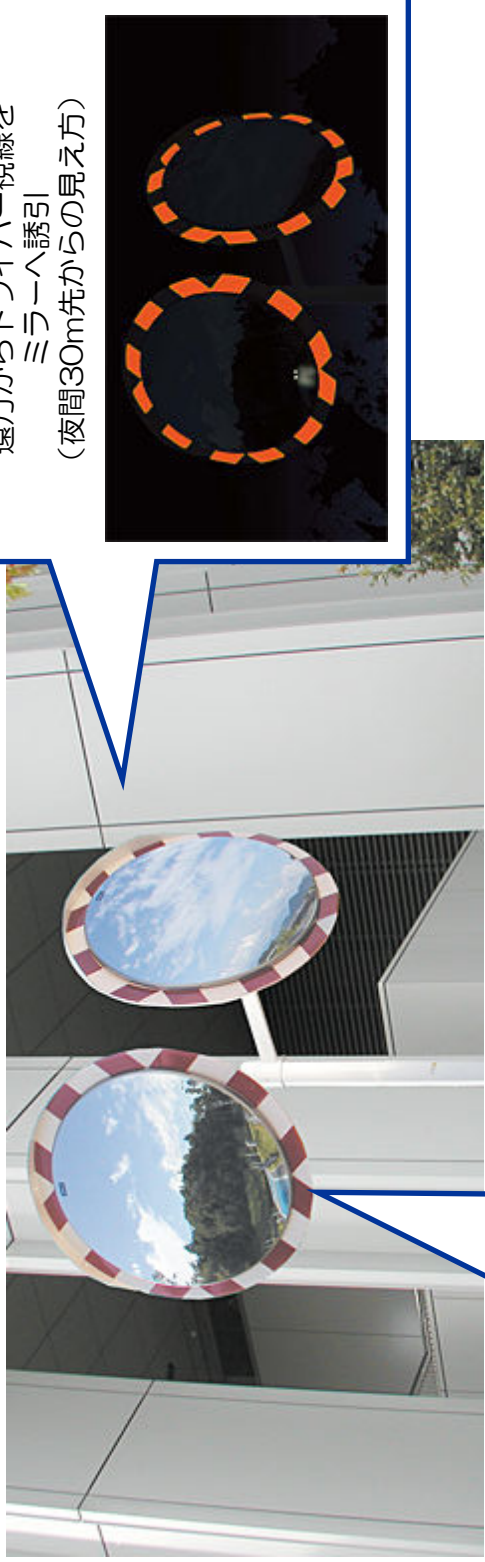
◆交通事故対策事例【施設／その他】

事故対策	対策メニュー：7-1.予告マーク 実施対象：(交差点) ・ (単路部) ・ その他 (標示)	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・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：香川県丸亀市（市道） 実施主体：丸亀市、香川県警	<div data-bbox="414 224 566 1086" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> 法定外標示により、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 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="638 1064 1173 1769" style="text-align: center;">  <p>路面標示で進行方向の交差点を事前に情報提供</p> </div> <div data-bbox="638 448 1157 952" style="text-align: center;">  <p>ゼブラで交差点の予告</p> </div> </div>	
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 視認性の低い一時停止交差点手前で効果的である ・ 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【施設／その他】

事故対策	対策メニュー：7-1.予告マーク 実施対象：(交差点) ・ (単路部) ・ その他 (標示)	対策目的： 分離 ・ 認識 ・ (認識) ・ 速度抑制
効果	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（県道円座香南線） 実施主体：香川県		
<div style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> 法定外標示により、 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 </div>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="635 1214 1166 1921">  </div> <div data-bbox="635 383 1166 1090">  </div> </div> <div data-bbox="1193 1090 1300 1834" style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> 路面標示で進行方向の交差点を事前に情報提供 </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【施設／その他】



事故対策	対策メニュー：7-2.カーブミラーの明確化 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：－ 実施主体：－	明確にすることにより、 危険予知箇所において迅速に情報提供	
		
留意事項	・ 適切な設置場所に、適切な向きに設置が必要である ・ 生活道路で効果的な対策である	

◆ 交通事故対策事例【施設／その他】

<p>事故対策</p>	<p>対策メニュー：7-3.注意喚起看板の設置 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：香川県高松市（県道円座香南線） 実施主体：香川県</p>		
<p>明確にすることにより、 危険予知箇所において迅速に情報提供</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>看板により、危険予知箇所情報を迅速に提供</p> <p>右折車に対する注意喚起</p> <p>導入効果：事故発生件数 （国道11号：東山崎交差点） H21年：20件 → H24年12件 資料）警察データ</p>		
<p>留意事項</p>	<p>・ 設置が少ないと十分な効果が得られない恐れがある ・ 幹線道路で効果的な対策である</p>	

◆交通事故対策事例【施設／その他】

事故対策	対策メニュー：7-4.街路樹の剪定 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：「クルマ対横断自転車・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：東バイパス） 実施主体：国土交通省		
<div style="border: 2px solid red; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center;"> クルマや歩行者の視界を広げ、 危険予知しやすい環境を形成 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p style="border: 1px solid blue; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">交差点付近で、街路樹を低く剪定することにより、見通し良好</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>		
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・街路樹を剪定するにあたり、沿道環境への影響が小さいことを必要とする ・幹線道路で効果的な対策である 	

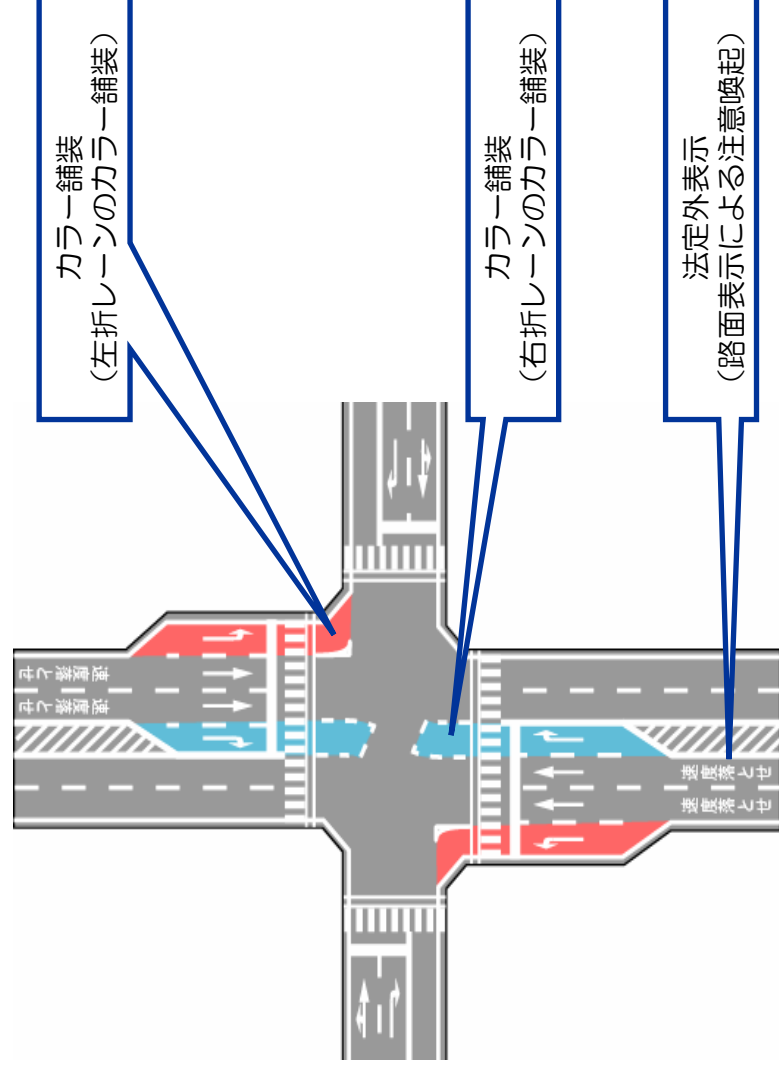
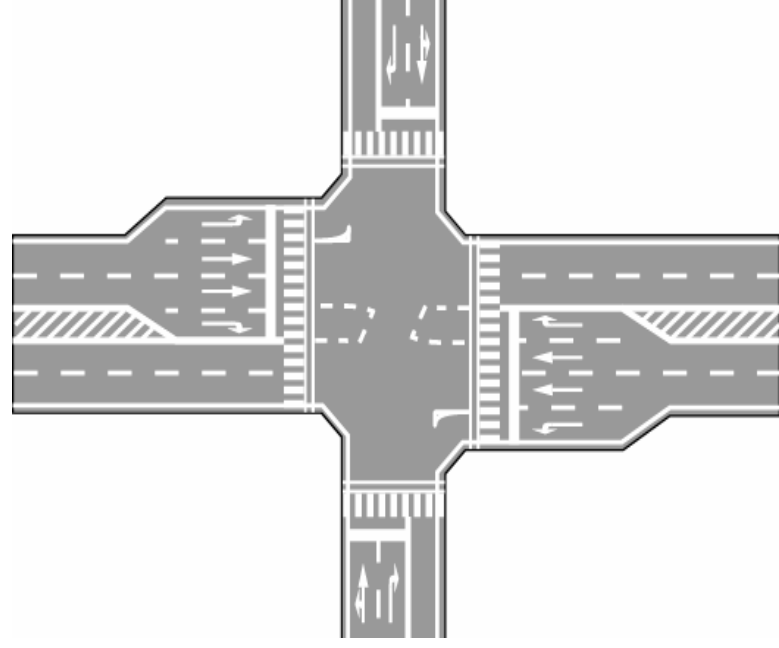
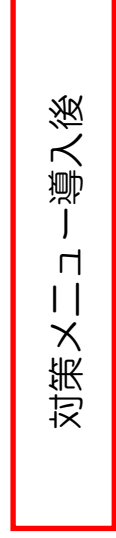
事故対策	対策メニュー：7-5.道路情報板による渋滞情報提供・迂回路案内	対策目的：分離・認識・速度抑制
効果	実施対象：交差点・単路部・その他（ 期待される効果：「クルマ対歩行者」「クルマ対自転車」事故発生件数の減少 効果の対象：高齢者・自転車・交差点	
<p>導入事例：香川県高松市（国道11号：端岡付近） 実施主体：香川県警</p> <div style="border: 2px solid red; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>ドライバーに渋滞走行環境を正確に与えることにより、「あせり」による交通事故の発生抑制</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> <p>所要時間の表示による迂回路案内</p>  </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> <p>交通円滑化により追突事故が減少</p> </div> </div> 		
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・VICS搭載車の普及が必要である ・幹線道路で効果的である 	

事故対策モデル

- 幹線道路における事故対策のモデル
- 生活道路における事故対策のモデル

幹線道路における事故対策のモデル

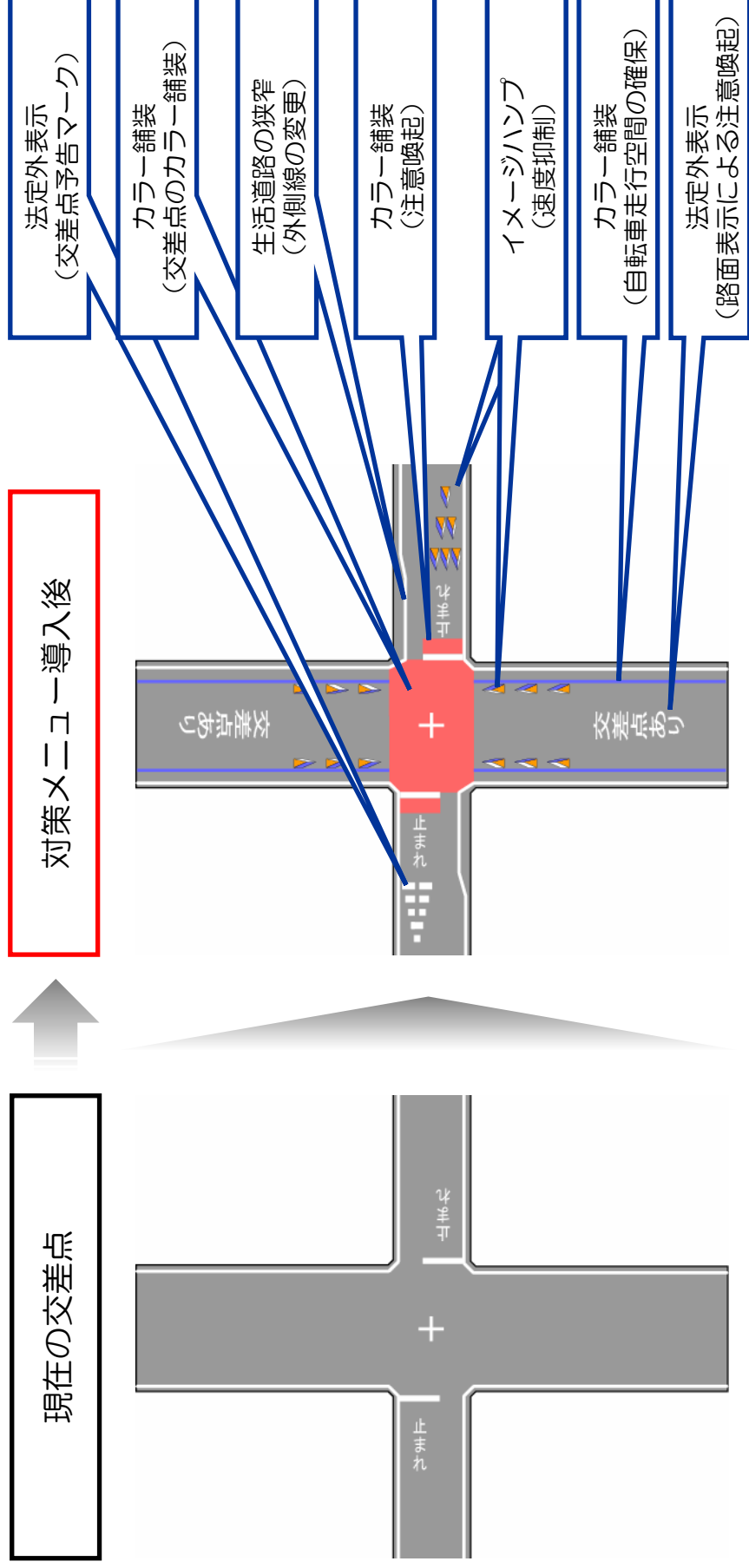
- 導入する事故対策メニュー
 - ・カラー舗装（右折レーン、左折レーン）
 - ・法定外表示（路面表示による注意喚起）



生活道路における事故対策のモデル

■ 導入する事故対策メニュー

- ・カラー舗装（交差点、止まれ、自転車走行空間）
- ・法定外表示（路面表示による注意喚起）
- ・イメーシハンブ
- ・生活道路の狭窄
- ・イメーシハンブ



ゾーン30とは

「ゾーン30」は、最高速度30km/hの面規制を行い、歩行者や自転車の安全確保を図る目的に使う。

- ・住宅地域等をゾーンとして区域設定し、その区域の抜け道利用や自動車の走行速度を抑制することで、歩行者や自転車等の安全を確保する。
- ・「ゾーン30」として区域を設定し、その区域内の最高速度を時速30キロメートルに規制する標識を設置する。
- ・制限速度が実際に守られるものとするため、道路管理者と連携し、路側帯の設置や拡幅により車道を狭くするなどして速度が出にくい道路構造となるよう努める。

●ゾーン30のイメージ

エリア内の一時停止交差点では、カラー舗装

エリア内の交差点では、高輝度表示・標識を整備

エリアの入り口には「ゾーン30」の路面表示

エリア内の交差点では、カラー舗装やイメージハンブ等を設置

2車線以上の幹線道路に囲まれたエリアで導入