

# 香川県道路交通環境のあり方検討 報告書（概要版）

## 1. 香川県交通事故要因調査の概要

### 背景

- ・人口当たりの交通事故発生件数、死亡者数がワースト上位。

### 事故の特徴

- ・**高齢者**：高齢ドライバー事故増加、死亡事故は夜間・薄暮時に多発
- ・**自転車**：13～18歳の自転車事故が多い、朝通学時間帯に多発
- ・**その他**：交差点での**高齢ドライバー**の判断  
：交差点における**高齢歩行者**の危険回避判断  
：**自転車利用**のルール、マナー違反

## 2. 香川県道路交通環境整備の方向性

### 香川県の事故の特徴に対するアプローチ

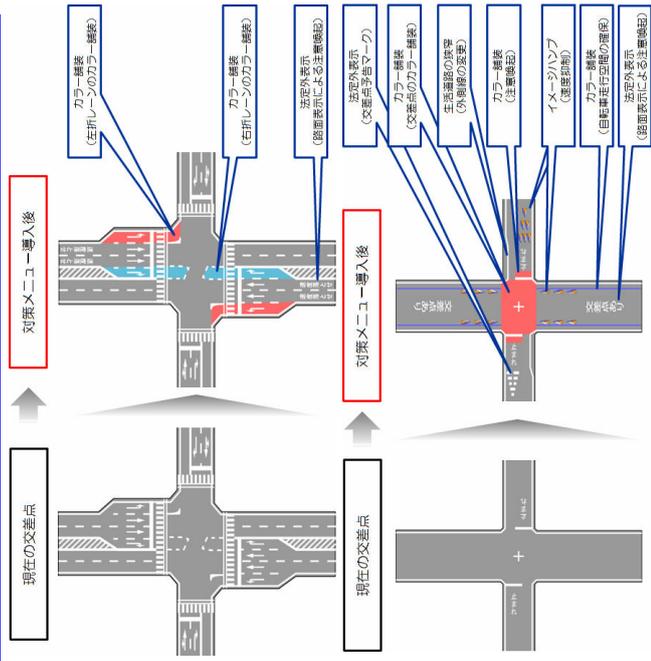
「教育・訓練の実施」、「**道路交通環境の整備**」、「**総合交通体系の整備**」

### 事故対策の方向性（分離・認識）

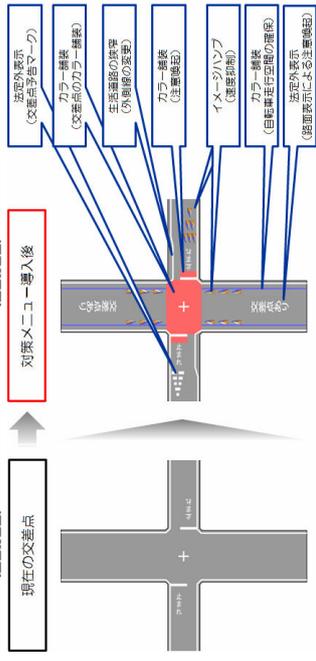
分類	高齢者	自転車	交差点
分離	○ 動線を分離することで事故機会を減らす	○ 動線を分離することで事故機会を減らす	○ 動線を分離することで事故機会を減らす
認識	○ 反射神経低下を認識向上により補う	△ 自転車ルールと合わせることで効果	○ 事故危険リスクへの認識を高める
速度抑制	○ 事故回避、事故損害低減を期待	○ 事故回避、事故損害低減を期待	○ 事故回避、事故損害低減を期待
円滑化	△ 公共交通等への移行による事故回避	△ 公共交通等への移行による事故回避	△ 公共交通等への移行による事故回避

## 4. 事故対策モデル

### 幹線道路での事故対策の導入モデル



### 生活道路での事故対策の導入モデル



## 3. 対策事例集

### ハード

分類	1. 区画	2. 舗	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.中央分離帯上の幅(p34)	3-2.歩道の歩幅(p38)
	1-3.路肩の拡張(p9)		3-3.歩道幅員(p42)
認識			3-4.ハスレーン(p43)
	1-4.カラー化(交差点、踏道、レーン)(p10)		3-5.車線の幅分け(p46)
	1-5.法定外表示(マーク文字)(p20)		3-6.クランク化(p47)
速度抑制	1-6.段差から一輪車(p26)		3-7.スローーム(p48)
	1-7.樹根帯確保(p28)		
	1-8.ハンブ(p29)		
円滑化	1-9.センターライン削除(p31)		
	1-10.踏道の石畳化(p32)		
		3-10.中央分離帯の閉塞(p33)	

### ソフト

分類	4. 規制	5. 区画	6. 舗装・標示	7. その他
分離	4-1.商店前通行禁止(p34)	5-1.歩車分離帯(p58)	6-1.高欄(p54)	7-1.予告マーク(p69)
	4-2.自転車の通行抑制帯(p56)	5-2.信号制御の高層化(p69)	6-2.大型化(p67)	7-2.注意喚起看板の設置(p73)
	5-3.可視のLED化(p61)	5-3.可視のLED化(p61)		7-3.注意喚起看板の設置(p73)
	5-4.自転車の歩道併用表示(p63)	5-4.自転車の歩道併用表示(p63)		7-4.歩道幅員の狭小化(p74)
速度抑制				7-5.道路幅員狭小による歩道幅員確保(供・迂回路案内)(p75)
円滑化				

## 5. ゾーン30とは

「ゾーン30」は、**最高速度30km/hの速度抑制**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、路側帯の設置や幅員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などなるよう努める。



## 6. 香川県のカラー舗装について

県内のカラー舗装は色が統一され、利用者に分かりやすく、香川県が今後カラー舗装を行う場合は、右図の例に沿って行うことが望ましい。

