: 1-10.路面の石畳化 Н $|\cdot|$ 対無メ

実施対象

事故対策

効果

その他 単路部 交差点

速度抑制

· 認識

分離

対策目的

期待される効果:「クルマ対歩行者」事故発生件数の減少

交差点 自転車 (高 幣 者) 効果の対象:

香川県高松市(伏石神社参道) 導入事例:香川県 実施主体:高松市

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 石畳による認識を向上して速度抑制し、



石畳舗装により、速度抑制効果



石畳導入に相応しい場所に限られる

(ポード) : 2-1.歩道の分離柵 対無メ

速度抑制

認職

(分離)

対策目的

その他 単路部 校差点 実施対象

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

校 差点 転車 皿 (高 幣 者) 効果の対象:

効果

香川県高松市(中心市街地) 国土交通省 導入事例: 実施主体:

分離柵により、車両と歩行者を物理的に 分離し、事故防止



鈴め横断を抑止する分離補



斜め横断を抑止する植樹

留意事項

で効果的である (学校付近) 10 斜め横断歩行者が多い交差点 幹線道路で効果的な対策であ

実施対象: 交差点 ・ (単路部)・ その他

度抑制

閿

認

金字

目的

以 张

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

| 対けられるが来・・イル・対記視型が17年1 事以先工に対果の対象:(高齢者)・・自転車・・ 交差点

効果

(東入事例:香川県高松市(国道11号;東バイパス) 実施主体:国土交通省

パス) 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





中央分離帯に柵をすることで、 乱横断を防ぐ

留意事項 📗

・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

CT.

目的 以 张 その他 : 2-2.中央分離帯上の補 単路部 坦 公滞, 実施対象 対無メ 事故対策

度抑制

闽

認

金字

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

交差点 軒車 皿 「高幣和 効果の対象 効果

(中央通り:ゆめタウン付近) 香川県高松市(国土交通省 導入事例 実施主体

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







簡易な柵の事例

乱横断を防ぐ 中央公盤帯に盾をすることに、

留意事項

10 4 を必要と J ١J 近傍に安全に渡れる横断施設がある 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/補】

事故対策

効果

: 2-2.中央分離帯上の補 Н $|\cdot|$ X な無,

度抑制

閿

認

(分離)

目的

以 张

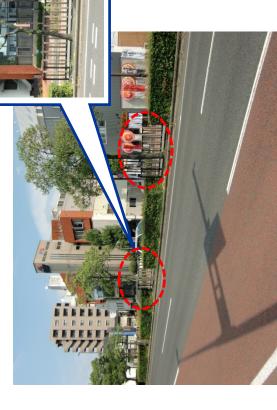
その街 単路部 坦 公港/ 実施対象 期待される効果:「クルマ対乱横断歩行者」事故発生件数の減少

交差点 転車 皿 向幣者 効果の対象

(栗林公園付近) 香川県高松市 国土交通省 事例 実施主体 導入

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





乱横断を防 ب ئا 中央分離帯に帯をするこ

> 高事項 紐

10 4 لد を必要。 J ١J 10 近傍に安全に渡れる横断施設があ幹線道路で効果的な対策である

1 p

لد 翢

を必

◆交通事故対策事例【ハード/形状】

Н $|\cdot|$ 対策メ 事故対策

3-1.立体化

度抑制

閿

総総

(分離)

田忠

以 张

路部 洲 _ 記 実施対象

その街

歩行者」事故発生件数の減少 期待される効果:「クルマ対自転車

転車 「高幣和 効果の対象

効果

: 番町交差点 (中央通り . . 囫 実施主体 ሑ 導入

香川県高松市 国土交通省

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 交差点に進入する車両と



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 ☆ 形



1 昇降機の設置によりバリアフリ 地下 値利用 に際しては、

十分な歩道幅員 よる通行帯分離にあたで効果的な対策である 立体化にも幹線道路で

効果

: 3-1. 立体化 $|\cdot|$ 対無メ

速度抑制

認職

目的

以 张

その街 単路部 校差点 実施対象

事故発生件数の減少 · 步行者] 「クルマ対自転車 期待される効果:「クルマ対クルマ

次 発 点 (自転車) (高幣和 効果の対象:

(国道11号東BP:上天神交差点) 香川県高松市 国土交通省 導入事例

実施主体:

〈導入後〉

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





交差点を直進するクルマと 右左折するクルマを分離

留意事項

1 4 チ空間の確保を必要と 十分なアプロ 立体化による通行帯分離にあたり、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

度抑制

風

認職

金字

対策目的

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

対けられる効本・「日粒牛刈少1.14」 事政先工に教効果の対象:(高齢者)・(自転車)・ 交差点

効果

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 カラー化により自転車・歩行 者通行帯の視認性向上



歩道における 自転車・歩行者通行帯を分離

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

留意事項

1 自転車通行空間の幅員を必要とす 十分な歩行者通行帯幅員 通行帯分離にあたり、十分な歩 幹線道路で効果的な対策である

39

▶交通事故対策事例【ハード/形状】

以 张 期待される効果:「自転車対歩行者」事故発生件数の減少 その他 3-2.歩道の歩転分離 単路部 交差点 Ч $|\cdot|$ 実施対象 対無メ 事故対策 効果

度抑制

風

認

金字

目的

交差点 (自転車) 高幣和 効果の対象

(観光通り) : 香川県高松市 : 香川県 導入事例: 実施主体:

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



カラー化により視認性向上

・歩行者通行帯を分離 歩道における 自転車,

留意事項

1 p لد を必要の 自転車通行空間の幅員 通行帯分離にあたり、十分な歩行者通行帯幅員 幹線道路で効果的な対策である

| 対策メニュー:3-2.歩道の歩転分離

事故対策

速度抑制

認

金襴

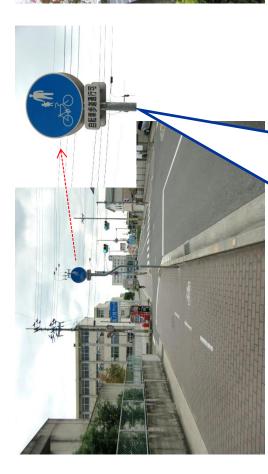
対策目的

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

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】

3-3. 步道確保 Н $| \cdot |$ 対無メ 事故対策

度抑制

風

認職

金字

田忠

以 张

その他 単路部 坦 公滞, 実施対象

事故発生件数の減少 期待される効果:「クルマ対歩行者_

交差点 軒車 皿 「高幣和 効果の対象 効果

: 志度) (国道11号 香川県さぬき市 国土交通省 事例 導入

実施主体

車両と歩行者の相互接触事故を防止 車両と歩行者を分離することにより



歩道設置により車道より分離

歩道設置により車道より分離

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)警察データ

留意事項

10 p 10 歩行空間の用地確保を必要と 幹線道路で効果的な対策であ

闽 認職 金字 目的 以 张 期待される効果:「バス対クルマ」事故発生件数の減少 交滞点 その他 (車用) 軒車 単路部 : 3-4.バスレーン 皿 (高點者) 交差点 効果の対象 Ч $|\cdot|$ 実施対象 対無メ 事故対策 効果

度抑制

(国道183号祇園大橋北周辺) 広島県広島市 広島県 導入事例: 実施主体:

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 バスの定時性確保



1 4 十分な車線数を必要と ある バスレーン確保にあたり、十、幹線道路で効果的な対策であ ・バメアー 高事項

紐

タ方の帰宅時間帯が バス専用レーン

対策	その他((発生件数の減少	交差点
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) ·	期待される効果:「バス対クルマ」事故	効果の対象:(高齢者)・ 自転車・
## + + + I	➡故≫ 束	1	₩

·速度抑制

認職

導入事例:香川県高松市(中央通り) 実施主体:国土交通省

< h イ >



朝ピーク時が バス優先レーン

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

<でより>



タピーク時が バス優先レーン

・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

留意事項 | 於

7

ζ'''
/
11
$\overline{}$
<i>></i>
_
$\mathbf{\Box}$
_
逐
垂
胀
45
好好!
X
+=
ሑ
熈
1//

:3-4.バスレーン(優先) Н 対無メ 事故対策

速度抑制

·認職

金字

対策目的

その他 単路部 交差点 実施対象

期待される効果:「バス対クルマ」事故発生件数の減少

交差点 転車 皿 (高 幣 者) 効果の対象

効果

(観光通り) 香川県高松市 (香川県 導入事例 実施主体

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

/ 10/1/ /

/ ラエン



バス優先レーン 朝ピーク時が



タピーク時が バス優先レーン

1 p 十分な車線数を必要と ある ・バスレーン確保にあたり、十・幹線道路で効果的な対策であ

留意事項

45

期待される効果:「クルマ対クルマ」事故発生件数の減少 その他 単路部 3-5.車線の再配分 坦 公滞, Н 実施対象 $|\cdot|$ 対無メ 事故対策 効果

度抑制

風

認職

(分離)

目的

以 张

交差点 転車 皿 **逈**幣和 効果の対象

(東山崎町交港点) 香川県高松市 国土交通省 . . 導入事例 実施主体

交通需要に応じた車線の再構成を行うことにより、 車両相互衝突事故を防止 スムーズな交通流となり、

「左折」に再配分 第1フーンを 1 「直左」

左折交通が多い





10 p لد 車線再配分にあたり、十分な交差点の交通容量を必要。 幹線道路で効果的な対策である

高事項

紐

◆交通事故対策事例【ハード/形状】

認 事故発生件数の減少 分離 目的 以 张 「クルマ対自転車」 交差点 その他 期待される効果:「クルマ対歩行者」 自転車 単路部 : 3-6.クランク化 高幣和 交差点 効果の対象: Ч 実施対象 $|\cdot|$ 対無メ 事故対策 効果

速度抑制

:高知県高知市(中心市街地) :高知市 導入事例: 実施主体:

クルマと歩行者・自転車の接触事故を防止 あえてクランクとすることで速度を抑制し、



クランク化することで速度が抑制される



自動車の速度抑制により、 歩車共存が可能となる

留意事項

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

十七十十年	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)
事	実施対象: 交差点 ・ (単路部)・ その他 (
田	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

あえてS字カーブ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



S字化することで速度が抑制される



自動車の速度抑制により、 歩車共存が可能となる

冊

44.44.44	故対策		※
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)
対策目的:		<u></u>	
分離(認識)·速度抑制			

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

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



巻き込みゼブラにより、交差点をコンパクトに

## # # # Ju	対策メニュー: 3-8.コンパクト化	対策目的: 4	分離·認識·速度抑制
手 做》,来	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・	步行者」事故	発生件数の減少
***************************************	効果の対象:(高齢者)・ 自転車・(交差点)		

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

(国道11号:十三塚交差点) 導入事例:香川県観音寺市 実施主体:国土交通省 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

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

速度抑制

(認識)

分離

対策目的

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

 な 差点 自転車 高幣和 効果の対象: 効果

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

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





巻き込みゼブラにより、交差点をコンパクトに

の狭窄
怒
活道
-9.件
3-
Н
Τİ
対策メ

速度抑制

認

分離

目的

以 张

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

数限で4で3 数末・・ノル、40少円も」手以先工作が数果の対象:(高齢者)・・自転車・・ 交差点

効果

:高松市

実施主体

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

~~メージ茶や<~

・ 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



(HI9年度 連絡協議会発表現地見学会) 札幌市のあんしん歩行エリアHP

生活道路を狭窄し速度抑制

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

留意事項 | 176 | 14活達

52

3-10.中央分離帯の閉塞 Ч 対無メ

度抑制

風

認職

金字

田忠

以 张

その街 単路部 址 **公港** 実施対象

期待される効果:「クルマ対クルマ」事故発生件数の減少 交差点

軒車 皿 (高幣和 効果の対象 効果

(国道11号) 香川県坂出市 国土交通省 事例 実施主体 導入

中央分離帯の閉塞予告看板

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

中央分離帯の閉塞削

中央分離帯

川月中旬頃 閉鎖予定

中央分離帯を土のうで 閉塞し、乱横断を防ぐ

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

~中央分離帯の閉塞の効果~

(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)

平成16年:3件へ大幅に減少

(実施後)

トの表示値 歩道と車道の境に無 設置予定 機断できなくなりま 高松方の函渠を利用 して下さい 中央分離帯も閉鎖を 1月中旬施行平足 **歩行者过回ルー**

留意事項

国土交通省旧より

(年間帯) : 4-1.商店街通行禁止 Ч $|\cdot|$ 対無メ

速度抑制

· 認識

(少離)

対策目的

<u>°/</u>

-7

商店街ア (その他) 単路部 坦 公滞, 実施対象

事故発生件数の減少 期待される効果:「歩行者対自転車」

交差点 (自転車 「高幣和 効果の対象

効果

(南新町商店街) 香川県高松市 導入事例:香川県 実施主体:高松市

車両・自転車・歩行者の接触事故を防止 時間帯によってクルマを排除することで、



自転車は押して歩行しなければならない 休日の午後は、



留意事項

1 p 協力を必要と 自動車の迂回路の確保や、沿道住民の理解 中心市街地で効果的な対策である